

A ESTRADA COMERCIAL

Interpretação morfológica de um novo elemento urbano na metrópole de Lisboa

João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público

Júri

Presidente

Doutor João Pedro Costa

Vogais

Doutora Teresa Marat Mendes

Doutor Carlos Dias Coelho (orientador)

Doutora Sofia Morgado (co-orientadora)



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

Lisboa, Julho 2012

A estrada Comercial

Interpretação morfológica de um novo elemento urbano na metrópole de Lisboa

João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite

Dissertação para obtenção de Grau de Mestre em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público

Júri

Presidente

Doutor João Pedro Costa

Vogais

Doutora Teresa Marat Mendes

Doutor Carlos Dias Coelho (orientador)

Doutora Sofia Morgado (co-orientadora)



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

Lisboa, Julho 2012

Resumo

A “rua”, dentro da matriz cultural ocidental, é o elemento urbano mais comum na produção de tecidos urbanos, estruturando e constituindo espaço público, local privilegiado para a sociabilização de indivíduos, mas também fundamental na organização e desenvolvimento da própria cidade.

Contudo, nos últimos anos o crescimento acentuado da cidade gerou novas morfologias de tecidos urbanos, nem sempre, reconhecíveis à luz dos conceitos estabilizados. A cidade desenvolve-se através de um crescimento descontinuado, disperso, aglomerando-se, por vezes, juntos dos principais eixos de mobilidade, procurando através destes estabelecer algumas relações de contiguidade. Os elementos clássicos de produção de tecido urbano ganham diferentes interpretações, surgindo novos elementos urbanos que compõem novas formas de tecidos.

Esta dissertação realiza um estudo tipo-morfológico de um desses novos elementos urbanos, a Estrada Comercial, tomando como caso de estudo a N378, localizada no concelho do Seixal, infraestrutura que se encontra em processo de metamorfose urbana, desempenhando um papel importante na estruturação de tecidos urbanos. Este elemento afirma-se como agregador e veículo fulcral para o desenvolvimento de várias dinâmicas relevantes no contexto actual da Lisboa metropolitana. O estudo morfológico deste elemento através do seu tipo permite uma melhor compreensão do fenómeno, possibilitando uma melhor compreensão destas formas emergentes de tecidos urbanos, o modo como se constituem e quais as suas características essenciais. O conhecimento assim constituído poderá permitir a criação de uma base de referência para o ensino e produção de novos tecidos urbanos contemporâneos, mais coesos, legíveis, hierarquizadas e contribuindo ainda para uma melhoria das carências sociais latentes nas áreas mais segregadas dos centros urbanos sedimentados.

Palavras-chave:

Área Metropolitana de Lisboa | Morfologia Urbana | Periurbanização | Estrada Rua | Eixo Comercial

Abstract

The “Street” within the occidental cultural matrix is the most common morphological element in the production of urban fabrics, by structuring and building a public space network, place for the socialization of people, but also essential to organizing and developing the city itself.

However, in recent years, the huge growth of cities generated new morphologies of urban fabrics, which are not always recognized by the stabilized concepts. The city grows by the outburst of new fragments scattered throughout the territory which gather mostly around the main mobility axes of metropolitan areas trying to maintain continuing relationships. The classical elements which make the urban fabric, gain different interpretations and compose new elements, creating new fabric forms.

This dissertation carries out a type-morphologic study of one of these new urban elements, the Commercial Road, taking as a case study the N378, located in Seixal, the infrastructure that is in a metamorphosis process and at the sometime plays a very important role in structuring the urban fabrics. This element is establishing itself as aggregator link as well as a central vehicle to the develop several important dynamics in the current context of the metropole of Lisbon.

The morphological study of this linking element considering its type leads us to a better understanding of the phenomenon, as well as of the new actual urban weave how it was formed and which are its essential morphological characteristics. This knowledge lets us build a baseline for the teaching and the production of brand new urban fabrics, that are more cohesive, readable, hierarchical and therefore a bigger contributor to an improvement of the social needs, which underlie the most segregated areas of urban centres.

Key-words:

Lisbon Metropolitan Area | Urban Morphology | Peri-Urbanization | Road | Street
Commercial Strip

Agradecimentos

Agradeço aos professores Carlos Dias Coelho e Sofia Morgado todo o apoio, incentivo e rigor na orientação deste trabalho e também durante o meu percurso académico e científico.

Agradeço a Sérgio Barreiros Proença e aos meus colegas do grupo de investigação *FormaUrbis Lab*, da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, em particular a Ana Amado e Sérgio Padrão Fernandes, pela partilha de um percurso, apoio e amizade sempre presente.

Agradeço ainda, de um modo muito especial, a toda a minha família, pais e irmã, e em particular à Joana pelo contínuo apoio, sua presença diária na partilha de reflexões, angústias e alegrias.

Nota prévia

A dissertação ocorre no seguimento da participação no projecto de investigação “*A Rua em Portugal – Inventário Morfológico*”, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia de referência PTDC/AUR/65532/2006, desenvolvido no grupo de investigação *FormaUrbis Lab*, da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, sob a coordenação do Professor Doutor Carlos Dias Coelho.

Índice

Capítulo 1	Introdução	
	A Rua e a Forma da Cidade	19
Capítulo 2	Leituras de Fenómenos Urbanos Emergentes	
	Enquadramento da Questão	25
	Leituras Urbanas da Cidade nas Últimas Décadas	35
	Constituição dos tecidos urbanos em formações lineares	45
Capítulo 3	Ruas, Novas Tendências	
	Uma definição do conceito morfológico da rua	51
	Expressão de um Fenómeno Global	55
	Expressões do fenómeno em Portugal	65
Capítulo 4	A Estrada Comercial	
	A Estrada Comercial, definição e características base	75
	A Estrada Comercial, na Área Metropolitana de Lisboa	83
Capítulo 5	O Caso Singular da Estrada N378	
	A N378 no concelho e na metrópole	97
	Morfogénese e processo evolutivo	103
	Morfogénese como instrumento de leitura do objecto	103
	N378 uma estrada em estado de metamorfose	105
	Características morfológicas	127
	A N378 como estrutura interlocutora de tecidos	127
	A N378, forma e traçado urbano	134
	A decomposição do elemento urbano	135
	Leitura de espaços representativos	165
	Apropriação e dinâmicas de utilização	179

O Tipo	Capítulo 6
O tipo como instrumento de leitura e análise do objecto	185
O Tipo, abstracção da N378	187
Conclusões	Capítulo 7
Considerações Finais	197
Bibliografias e Fontes	Capítulo 8
Obras de Referência Temática	205
Obras de Referência Metodológica	207
Artigos de Base Científica	208
Teses e Dissertações	209
Fontes Cartográficas	210
Crédito de Imagens	211

introdução

A presente dissertação resulta da participação no projecto de investigação “*A Rua em Portugal – Inventário Morfológico*”, coordenado pelo professor Carlos Dias Coelho, e financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, desenvolvido entre 2007 e 2010 no grupo de investigação FormaUrbis Lab, da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. O seu principal objectivo foi a construção de um inventário morfológico do elemento urbano “Rua” dentro do contexto português, caracterizando-o através de um levantamento gráfico e fotográfico, tendo para isso sido recolhidos cerca de 100 casos de estudo localizados em tecidos urbanos consolidados.

Procurando complementar o conhecimento adquirido durante a participação no referido projecto de investigação, a dissertação foca-se no estudo morfológico, funcional e organizativo de um elemento urbano emergente – a Estrada Comercial – presente nos tecidos urbanos contemporâneos não consolidados. A Estrada Comercial surge no contexto da cidade extensiva, encontrando-se num processo de metamorfose urbana, de difícil definição, mas induzindo semelhanças morfológicas e funcionais similares à rua, no seu estado puro e sedimentado.

A Estrada Comercial tem como *ADN base* as estradas de âmbito nacional ou municipal, que com os grandes crescimentos urbanos das últimas décadas se vêem incorporadas no tecido urbano, adquirindo morfologias particulares. Estas estruturas de génese infraestrutural, eixos de ligação entre aglomerados urbanos, constituem nos dias de hoje uma nova forma de centralidade urbana, a eles se associando diversas actividades: comerciais; serviços; indústrias ligeiras ou logística. Deste modo inserem dinâmicas distintas na metrópole, e contribuem para a constituição de uma rede de estruturação do território, conectando tecidos urbanos e hierarquizando o espaço.

Assim, e tendo como base os instrumentos clássicos de leitura utilizados na análise dos objectos de estudo do projecto de investigação, incluindo algumas inovações ao nível técnico e gráfico, o estudo procura introduzir mecanismos de análise e interpretação sobre um elemento urbano não consolidado, complexo e em processo evolutivo.

A análise deste novo elemento urbano, desenvolvida na dissertação, procura através de um caso de estudo representativo da problemática, a N378, especificamente o troço integrante do Concelho do Seixal, Área Metropolitana de Lisboa, pormenorizar as características morfológicas deduzindo o seu Tipo e deste modo depurá-lo até à sua essência. A observação deste caso de estudo compreendeu, naturalmente, a análise da sua morfogénese, bem como os seus actuais modos de apropriação, permitindo uma melhor percepção do fenómeno e do objecto urbano em si, e quais as implicações nas dinâmicas metropolitanas.

A leitura tem como limites temporais o estado actual do elemento, especificamente até 2011, correspondendo ao limite máximo de observação e trabalho de campo, necessário para posterior materialização do documento de dissertação. A base cartográfica utilizada foi disponibilizada em Outubro de 2009 pela Câmara Municipal do Seixal, correspondendo a uma cartografia digital extraída de um voo aerofotográfico de Abril de 2002. Procedeu-se até meados de 2011 a uma actualização da informação, no entanto, devido às constantes alterações e transformações que o objecto de estudo incorpora, não foi possível realizar um registo continuado da realidade até aos dias de hoje.

Com o intuito de uma melhor compreensão da realidade morfológica actual do caso de estudo, a N378, a dissertação realiza uma análise evolutiva, recuando cerca de 50 anos, período que corresponde à ligação entre a N378 e a auto-estrada A2, realizada 1966, momento marcante no despontar do processo de transformação da via.

O estudo procurou enfatizar o potencial inerente destas infraestruturas de cariz metropolitano, destacando o seu papel estruturador no território e como este pode ajudar a reintroduzir elementos de referência no tecido urbano contemporâneo fragmentado e descontínuo, criando um melhor entendimento das diferentes escalas de hierarquização do território metropolitano ao mesmo tempo que contribui para a construção de uma nova estrutura urbana.

A Rua e a Forma da Cidade

A Rua como um dos elementos urbanos base na composição da forma urbana da cidade, desde os primeiros tempos da civilização humana, sempre assumiu o papel de destaque no tecido urbano.

A Rua, dentro do contexto da cidade de matriz ocidental, é o elemento mais comum e através da sua repetição compõe e define o traçado de uma cidade, materializando espaços banais, espaços excepcionais, espaços estruturantes ou espaços articuladores. É um espaço público de circulação e passagem, mas é também vulgarmente um local de sociabilização e partilha, em especial na cultura portuguesa, onde a rua sempre acumulou com a praça um papel de destaque na organização espacial da cidade.

Assim, verifica-se que a Rua, como componente constituinte do traçado de uma cidade, está intrinsecamente ligada a este, ambos coexistem, produzindo forma. O exemplo dos assentamentos militares romanos é talvez dos momentos mais representativos deste facto. O gesto do desenho do *cardus* e *decumanus maximus* no território não só marca os dois eixos principais e mais favoráveis para a formação e assentamento de uma cidade romana, constituindo a marca geradora de uma malha ortogonal que invariavelmente vai condicionar a forma do traçado, como também cria as duas principais ruas da cidade.

A Rua e o Traçado Urbano, dentro da cidade de matriz ocidental, vão mantendo esta relação, quase inseparável, mesmo no período de retração e mais tarde de expansão das urbes. Esta característica está refletida em várias ocasiões, como nas expansões urbanas renascentistas ou fundação de novas cidades do mesmo período, nas aberturas de novas ruas do séculos XVI, XVII e XIX, ou novas expansões urbanas deste último século, onde a Rua sempre teve um papel fundamental como eixo de estruturação, hierarquização ou com simples elemento de reprodução de uma malha.

Mais tarde, com o advento do Movimento Moderno, a ligação entre traçado e rua é quebrada, a desagregação dos elementos urbanos é testada e ensaiada em novos modelos urbanos, alguns de base utópica, gerando novas morfologias urbanas e diferentes entendimentos espaciais para a cidade.

O conceito Rua desaparece no Modernismo, surgindo novas infraestruturas de mobilidade, livres de constrangimentos territoriais, que desempenhavam a função de ligação entre células, ao mesmo tempo que os edifícios eram colocados soltos no solo.

A introdução destes novos processos de desenhar tecido urbano provocou, anos mais tarde, principalmente na segunda metade do século XX com o grande crescimento das cidades, muitas através de tecidos dispersos por extensos territórios, o surgimento de novas formas urbanas que incorporam e misturam características morfológicas e funcionais das duas realidades.

Contudo, a presença da rua tradicional persiste, sendo reinterpretada de um modo empírico com novas configurações e componentes. Infraestruturas filamentosas e híbridas que tanto são vias rápidas, como estradas ou até ruas, são cada vez mais comuns nos territórios metropolitanos actuais. Contêm funções novas e específicas, mas também vão absorvendo algumas das funções mais primordiais da rua, das quais prevalece a capacidade estruturadora e agregadora. Em áreas urbanas não consolidadas, onde estes filamentos muitas vezes se desenvolvem, verifica-se que é através do seu traçado urbano que conseguimos vislumbrar uma composição mínima de um sistema urbano. O potencial hierarquizador e organizacional de territórios carentes de referências e ordem está latente nestes elementos, destacando-se a sua importância como estruturas fundamentais na configuração de novos traçados urbanos mais regrados e estruturados em áreas urbanas em processos de sedimentação.

“O desaparecimento da rua não será uma fatalidade como anteviam alguns autores, muito possivelmente será tão diferente no futuro, quanto é a rua actual diferente da rua da polis ou da urbs da antiguidade. Muito provavelmente manter-se-á como lugar público, espaço suporte da expressão cívica, relacional, identitário e depositário da memória colectiva, a avaliar, mais que não seja pelas tendências de agregação que revelam os vastos territórios urbanizados entre as cidades, onde têm expressão as ditas «novas tipologias de ruas» que emergem dos filamentos urbanos gerados pelas infraestruturas de mobilidade”¹

1 FERNANDES, Sérgio - O Traçado da Rua no Desenho da Cidade: Espaço de excepção e regra de composição. in DIAS COELHO, Carlos, coord. *A Rua em Portugal. Inventário morfológico*. Lisboa:FA – UTL. 2010. p. 3. (edição policopiada)

Por esse motivo é fundamental estudar morfologicamente estes elementos urbanos, nos quais se insere a Estrada Comercial procurando extrair-lhes todo o seu conteúdo formal e funcional, as suas mais-valias e debilidades. São elementos cada vez mais relevantes na estruturação e composição do tecido urbano contemporâneo, e como tal só através do seu conhecimento aprofundado é possível potenciar as suas características mais importantes.

A dissertação procura então, através do estudo morfológico de um caso de estudo relevante dentro desta questão, a N378, dissecar e apresentar os aspectos mais íntimos de um tipo destes elementos urbanos, tal como Robert Venturi o fez com o seu estudo inovador sobre o *Strip* de Las Vegas nos anos 70 do século passado, mostrando como estas estruturas urbanas produzem espaços e paisagens urbanas, com dinâmicas e funções muito importantes no contexto metropolitano, que se pretende reconhecer enquanto fenómeno da cidade de hoje.

2

Leituras de Fenómenos Urbanos Emergentes

2.1 Enquadramento da Questão

A Cidade e o Espaço Urbano vivem, na actualidade, momentos de profundas transformações, estando num processo de transição e de mudança de paradigmas. A Cidade, como organismo que desde a Época Clássica sempre incorporou em si a *urbs* e a *civitas*², assiste ao longo das últimas décadas a um processo de desintegração destas duas componentes urbanas³. Simultaneamente depara-se com uma indefinição conceptual, mesmo que se registe de um modo constante o surgimento de várias ideias e posturas críticas sobre a cidade sem que, no entanto, se verifique uma tendência dominante e global.

Observam-se assim vários fenómenos de desenvolvimento urbano, emergindo novas formas, configurações e processos de intervenção urbana, criando por consequência, outros desafios urbanos que importa analisar e compreender.

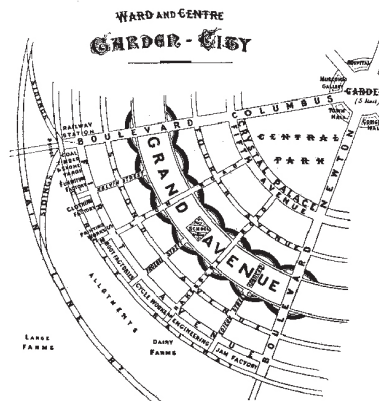
No século XIX, especialmente a partir da sua segunda metade, com o desenvolvimento da Revolução Industrial, a cidade sofre um acréscimo de população, vinda maioritariamente do meio rural⁴. Este forte aumento do número de habitantes nas cidades criou vários problemas de qualidade de vida e de conforto urbano. As cidades não estavam preparadas para acolher tão elevado número de pessoas em tão pouco tempo, e as transformações consequentes, surgindo por isso vários problemas relacionados com higiene, salubridade, poluição, carências habitacionais e fracos meios de mobilidade e acessibilidade nos centros urbanos.

2 “... *urbs* (territorio físico de la ciudad) y *civitas* (comunidad de los ciudadanos que la habitan)...” in CHOAY, Françoise - El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. in MARTÍN RAMOS, Angel, ed. *Lo Urbano, En 20 autores contemporáneos*. Barcelona: edicions UPC, 2004. p 62.

3 “El advenimiento de lo urbano deshace la antigua solidaridad entre *urbs* y *civitas*. La interacción de los individuos resulta desde entonces desmultiplicada y deslocalizada. La oertencia a comunidades de intereses diversos deja de estar fundada en la proximidad o en la densidad demográfica local. Transportes y telecomunicaciones nos implicam en relaciones cada vez más numerosas y variadas, miembros de colectividades abstractas o cuyas implantaciones espaciales ya no coinciden ni presentan estabilidad a lo largo del tiempo.” in idem. p. 70.

4 “Londres, por exemplo, passa de 864 845 habitantes em 1801 a 1 873 676 em 1841 e 4 232 118 em 1891: em menos de um século a sua população praticamente quintuplicou.” in CHOAY, Françoise - *Urbanismo. Utopias e realidades, uma antologia*. (1º ed. 1965). São Paulo:Perspectiva, 2005. p. 3.

No caso da *Cidade Jardim*, desenvolvida por Ebenezer Howard⁶ na viragem do século XIX para o Século XX, esta tinha como principal objectivo a criação de um novo sistema urbano baseado em cidades satélites ao redor do principal núcleo urbano e assim gerar dinâmicas de desafogo do principal centro, e sempre que



[2] - Pormenor do modelo conceptual da Cidade Jardim. (direita)

6 Conceito desenvolvido na obra de 1898, intitulada *"Tomorrow: A peaceful path to social reform"*

um novo núcleo atingisse uma determinada dimensão e saturação, necessariamente se desmultiplicaria em novos pequenos núcleos.

Por outro lado, era defendido que nestas cidades satélite a qualidade do ar e salubridade seriam de muito melhor qualidade, ao mesmo tempo que as populações teriam um maior contacto com a natureza.

Este modelo é aplicado e testado por Raymond Unwin⁷ que conjuntamente com Barry Parker constroem as primeiras *Garden-City*, *Letchworth* e *Hampstead Garden Suburb*. Contudo, Unwin centra-se no contexto concreto do território, retirando a carga política presente no manifesto de Howard, procurando evidenciar a importância da articulação entre formas regulares e irregulares no traçado das cidades⁸, aproveitando as respectivas dos diferentes universos formais, não transpondo assim integralmente o modelo espacial de Howard, mas sim reinterpretando-o.

Os modelos racionalistas de Le Corbusier, tanto a *Cidade Contemporânea* (1922) como *Cidade Radiosa* (1935) baseiam-se fundamentalmente numa necessidade de reformar fortemente a estrutura urbana existente, tornando-a mais eficaz, mais adequada ao tempo e aos avanços tecnológicos, à *modernidade*. Importava libertar o centro da sua compactação, deixando livre o espaço para usufruto das pessoas. O desenvolvimento urbano é assente na racionalização das formas e protótipos, levando a uma mecanização dos sistemas standardizados e infinitamente reproduzíveis, culminado no “homem-tipo”, conceito que é devidamente desenvolvido e sistematizado na Carta de Atenas, realizada em 1933. A Cidade deveria estruturar-se em função de quatro actividades: Habitar, Trabalhar, Circular e Lazer.

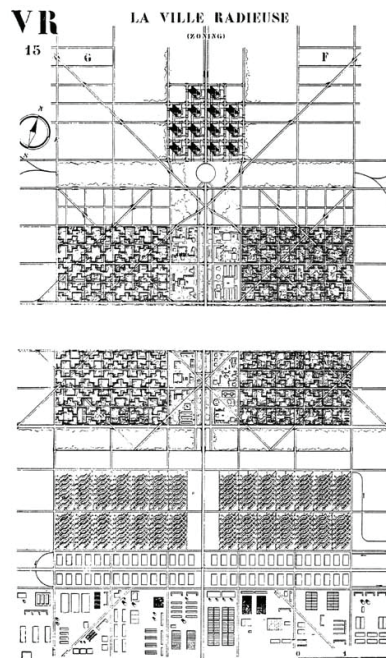
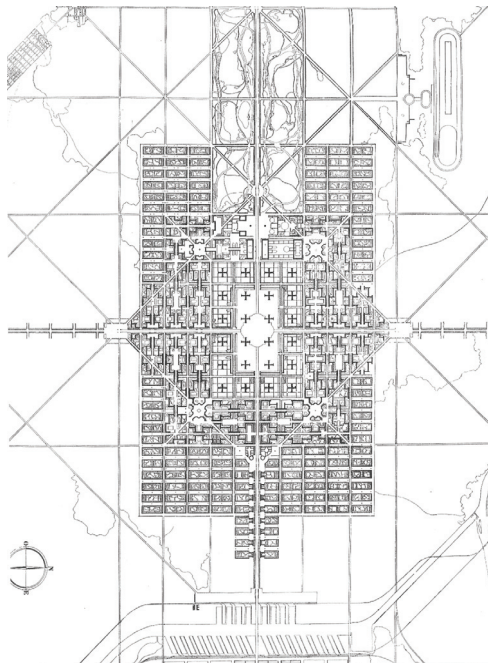
7 Unwin desenvolve o tratado de grande impacto no mundo anglo-saxónico, concretizado em 1909, na obra “*Town Planning in Practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*”

8 “... outro urbanista que defendeu determinadamente a necessidade de que o traçado das cidades conciliasse formas regulares e irregulares, foi Raymond Unwin.(...) A tese de Unwin para conciliar num traçado formas regulares e irregulares, fundamenta-se na necessidade de integração de dois universos aparentemente opostos. O primeiro dos universos é o dos modelos, construções intelectuais para organizar o território da cidade e também da regularidade geométrica utilizada no desenho dos seus componentes. O segundo universo é o vital, que se exprime na natureza e na cidade quando esta resulta de um “crescimento gradual”. Unwin procura integrar estes dois universos como modo de concepção urbana, isto tendo em atenção a sua leitura das cidades, onde estes dois universos se integram e serão a própria razão da sua riqueza e individualidade.” in DIAS COELHO, Carlos - *A Complexidade dos Traçados*, Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico. pp. 323-327.

“A preocupação com a eficácia manifesta-se antes de tudo na importância atribuída à questão da saúde e da higiene. A obsessão pela higiene polariza-se em torno de noções de sol e de verde. (...) Estes objectivos levarão os urbanistas progressistas a fazer o velho espaço fechado explodir para desdensificá-lo, para isolar no sol e no verde edifícios que deixam de ser ligados uns aos outros para tornar-se «unidades» autónomas.”⁹

Surge um novo modelo espacial para a cidade, vanguardista, regular e geometrizado, onde a estrutura de mobilidade tira partido da velocidade e flexibilidade do automóvel. A desagregação dos elementos urbanos é consumada no modelo, havendo uma autonomia espacial de cada componente. A forma tradicional da rua é contestada.

“As áreas residenciais são irrigadas capilarmente por uma rede de infraestruturas menores: «as ruas de um lado – dirá Le Corbusier –, as casas de outro [...], porque são dois fenómenos totalmente independentes um do outro».”¹⁰



[3] - Modelo La Ville Contemporaine, de Le Corbusier, para 3 milhões de habitantes. (esquerda)

[4] - Modelo La Ville Radieuse, de Le Corbusier. (direita)

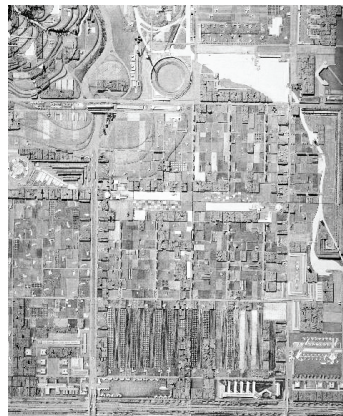
9 CHOAY, Françoise - Urbanismo. Utopias e realidades, uma antologia. p. 21.

10 SECCHI, Bernardo - A Cidade do Século XX. (1ª ed. 2005). São Paulo: Perspectiva, 2009. p.131.

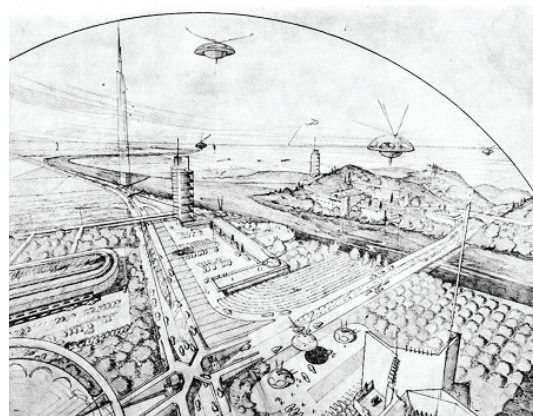
Nesta mesma altura, também nos Estados Unidos da América alguns arquitectos condenavam o modelo da cidade industrial, acusando-a de “alienar o indivíduo no artifício”¹¹.

Assim, o modelo urbano desenvolvido por Frank Lloyd Wright, entre 1931 e 1958, a *Broadacre City*, procurava fazer uma apologia da natureza, destruindo o conceito base de cidade, desagregando todas as funções urbanas. Estas estariam dispersas e isoladas pelo contínuo natural formado por pequenas células. A habitação unifamiliar seria a tipologia ideal, junto da qual estariam actividades como a agricultura e o lazer. O automóvel volta a ter um papel fundamental neste modelo, pois era sobretudo através deste veículo que os indivíduos poderiam percorrer e deslocar-se pela longa, complexa e extensa rede de vias que estabeleceriam as ligações entre as várias unidades celulares.

Deste modo, o modelo era então reproduzível infinitamente pelo território, construindo um tecido urbano sem limites e que definitivamente mataria a ideia de cidade, densa, congestionada e problemática.



[5] - Modelo da *Broadacre City*, representada numa secção tipo de 1 mi², em maquete. (esquerda)



[6] - Desenho de Frank Lloyd Wright do ambiente da *Broadacre City*. (direita)

A evolução destes modelos e suas respectivas aplicações episódicas e parciais conjuntamente com o forte e rápido desenvolvimento urbano originou ao longo do século XX profundas transformações nas cidades, europeias e americanas. A velocidade de crescimento atinge uma dimensão de tal ordem, que em certa

11 CHOAY, Françoise - *Urbanismo. Utopias e realidades, uma antologia*. p. 30.

medida, a cidade “deixa” de ser controlada e de se controlar, como que se ultrapassa a si mesma, emergindo fenómenos de fragmentação do tecido urbano e novos modos de desenvolvimento e estruturação das cidades. Estes fenómenos surgem de um modo mais latente e intenso a partir da segunda metade do século XX, com o processo de democratização do uso do automóvel, consequência da sedimentação do *fordismo*, as cidades ganham uma nova aceleração no seu crescimento urbano, sustentadas numa nova viragem de paradigma de mobilidade. O veículo rodoviário assume-se como principal modo de deslocação de pessoas, bens e serviços (anteriormente, aquando da revolução industrial tinha sido o ferroviário a ganhar o protagonismo), aumentando fortemente o grau de flexibilidade e mobilidade. Deste modo, o crescimento da cidade dá-se, cada vez mais, de um modo intenso, com o tecido urbano a estender-se de um modo fraccionado pelo território, associando-se aos eixos de mobilidade e estabelecendo estes as principais relações de continuidade.

As cidades adquirem massas urbanas de grandes dimensões, ocupando áreas cada vez maiores e acolhendo um número crescente de pessoas. O crescimento das áreas periféricas dos núcleos urbanos primordiais é bastante acentuado, sendo tendencialmente disperso e de densidades menores sem que no entanto se verifique, igualmente, algumas áreas de maior concentração e densidade ocupacional. Este grande aumento da extensão do tecido urbano, pulverizado no território, introduziu grande complexidade ao processo de delimitação das regiões urbanas. A definição do limite do tecido urbano das cidades torna-se em muitos casos uma tarefa quase impossível de concretizar.

No continente norte-americano, sustentado no *american dream*, acaba por se reflectir esta realidade, onde o “*sonho de uma casa individual, de um jardim e de uma vida numa comunidade de vizinhos socialmente homogéneos*”¹² se concretiza de um modo muito intenso, gerando metrópoles e conurbações urbanas enormes e com dinâmicas urbanas e sociais complexas. Assim, é com naturalidade, que na década de 60 surgem nos Estados Unidos da América alguns estudos relacionados com a problemática do grande crescimento das cidades e suas formas de apropriação do território. Autores como Jean Gottmann (1964) e John Friedmann (1965), entre muitos outros, desenvolvem estudos sobre as

12 SECCHI, Bernardo - *A Cidade do Século XX*. p.54.

grandes aglomerações urbanas americanas, que assumem particular relevância pois ensaiam novas classificações para o fenómeno, denominando as cidades segundo novos conceitos. No caso de Gottmann através dos seus estudos sobre a urbanização da área nordeste da costa americana, acaba por reconhecer que as cidades nessa região deixam de ter um limite preciso facilmente delimitável e por isso de dificultando a distinção entre as áreas urbanas e as não urbanas, assim como onde se identifica uma maior concentração de pessoas e actividades, avançando então, com o conceito classificativo de “*Megalopolis*”¹³. Friedmann, por seu lado, desenvolve estudos sobre os subúrbios e bairros mono-funcionais que surgem nas periferias das cidades americanas procurando compreender e sintetizar suas formas e modelos urbanos subjacentes.

No contexto europeu e no cenário do pós-guerra, onde urgia a necessidade de reconstruir o tecido urbano em grande parte das cidades, verifica-se igualmente um grande crescimento das cidades, contudo o Movimento Moderno acaba aqui por ter um reflexo mais acentuado, pelo menos até aos anos 70, onde algumas das utopias se puderam tornar uma realidade, pelo menos parcialmente, através da construção de vários bairros de preponderância habitacional ou de algumas novas expansões urbanas.

A figura do Plano que até então se assumia como instrumento de produção e definição de desenho urbano passa agora a ser interpretado como ferramenta de organização do crescimento urbano, estruturando a cidade e compondo cenários evolutivos e de antevisão de futuro. O zonamento e a criação de unidades operativas ou células especializadas são outros aspectos que se interligam com o plano, mas também com os conceitos modernistas, que incentivavam a separação de actividades, a especialização de determinadas áreas dentro do tecido urbano.

Por outro lado, também na Europa o automóvel tem um papel de destaque e de protagonismo, fomentando, mesmo que de um modo indirecto, o crescimento disperso, fragmentado e extensivo no território, devido à sua grande mobilidade e pelo que representou na redução do binómio tempo-distância¹⁴.

13 GOTTMANN, Jean - *Megalopolis: The urbanized northeastern seaboard of the United States*. Cambridge: The MIT Press, 1964.

14 “Peter Hall interpreta a dispersão como inevitável consequência da mais elevada mobilidade permitida pela difusão do autocarro, antes, e do automóvel, depois. (...) o automóvel torna-se (...) o maior responsável da dispersão na última parte do século.” in SECCHI, Bernardo - *A Cidade do Século XX*. pp. 47-48.

'Riverside'
F.L. OLMSTED
1860

Garden-city
Movement
E. HOWARD (1850-1928)

'Le Vesinet'
1860

USA

UK

FRANCE

'Neighbourhood
unit'
CL. PERRY 1929

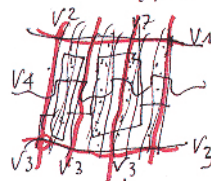
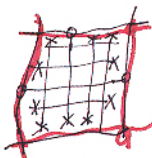
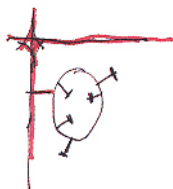
'Garden city'
UNWIN 1903

'Super-grid'
LE CORBUSIER
'Ville Radieuse' 1920

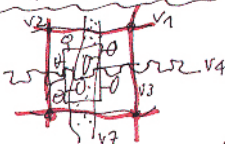
'Close & greens'
CL. STEIN
Radburn 1933

'New traffic system'
H. TRIPP
London 1942

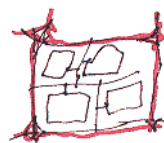
'Urbanisme des 7V'
LE CORBUSIER
1948



Chandigarh 1950
MAX WELCH/FRY/LE CORBUSIER
'Sector's urbanism'



Buchanan report 1963:



P.M. 2000

[7] - Diagramas dos diferentes tipos de células urbanas, conforme os distintos modelos subjacentes

Toda esta acumulação e sucessão de factos, conjuntamente com as consequentes alterações sociais inerentes, potenciaram o desenvolvimento de novas formas crescimento e apropriação do território¹⁵, que há muito já fugiram da previsão dos urbanistas e arquitectos.

Os processos de fragmentação do tecido ganham uma nova expressividade nas cidades nas últimas décadas, não só devido ao contínuo crescendo do uso do transporte individual, em detrimento do colectivo, mas também pelo forte desenvolvimento dos meios de comunicação em geral como, por exemplo o surgimento do telemóvel e da internet.

A metastização do tecido urbano é cada vez mais uma constante, consequência do desenvolvimento de inúmeros pedaços de tecido urbano que surgem seguindo lógicas e interesses próprios: localização estratégica; proximidade de uma centralidade urbana; valor imobiliário do terreno; entre muitos outros. As relações entre tecidos são débeis, ou até mesmo inexistentes, gerando espaços segregados entre si, retalhando-se grande parte do tecido urbano das cidades, por grandes extensões territoriais¹⁶.

As infraestruturas de mobilidade (rodoviárias e ferroviárias) acabam por se assumir como elementos arteriais que concentram em si a função de unir os vários fragmentos, estendendo no território uma rede de acessibilidade e mobilidade de várias escalas, procurando estabelecer relações de continuidade urbana, mesmo que fisicamente e morfologicamente os fragmentos sejam descontínuos.

Contudo, a constante presença de vazios e consequentes rupturas entre traçados, aliado ao facto dos fragmentos possuírem muitas vezes um carácter mono-funcional e inúmeras carências ao nível de serviços urbanos básicos como

15 Por exemplo Antonio Font, Carles Llop e Josep M^a Vilanova, sintetizam na obra *“La Construcció del Territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona”*, algumas das formas de crescimento urbano, através de três processos: agregação, dispersão e polarização.

16 *“Nestes últimos trinta anos o potencial das cidades voltou a crescer substancialmente graças ao aumento das velocidades médias de deslocações das pessoas (de mais de um terço, fundamentalmente em virtude do uso crescente do automóvel) e das informações (com o desenvolvimento de novas tecnologias da informação e da comunicação). O crescimento das velocidades que foi acompanhado também por uma maior autonomia individual nos transportes, influenciou profundamente as formas urbanas. Tendo-se a proximidade física tornado menos necessária, o espaço tornou-se mais acessível: a dimensão das habitações aumentou e estas são acompanhadas mais frequentemente por jardins privados, enquanto as cidades se dispersam ou até se fragmentam.”* in ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo, Novos Compromissos Urbanos* (1ªed. 2001). Lisboa: Livros Horizonte, 2010. pp. 148-149.

comércio, equipamentos, saneamento, e também de uma rede de espaços públicos qualificada, estruturada, que constitua espaços urbanos legíveis, claros e fluídos, essenciais para a sua compreensão e leitura, acaba por dotar estes tecidos e a região que os suporta de carências urbanas e sociais. Os territórios urbanos tornam-se de difícil utilização para as pessoas, *non-walkable*, intensificando-se o uso do automóvel e assim favorecendo o sentimento de individualismo desfavorecendo a sociabilização e a humanização dos espaços públicos.

As morfologias urbanas resultantes destes processos de desenvolvimento urbano, expressas nas componentes base do tecido, como a “praça”, a “rua”, os “quarteirões” e a “parcela”, ganham novos entendimentos que nem sempre são fáceis de identificar, reconhecer ou compreender à luz dos conceitos clássicos e estabilizados de leitura do objecto urbano.

Este facto provoca no território, por vezes, processos de aparente desestruturação, com ausências de elementos de referência, fundamentais para a percepção empírica por parte das populações que nele habitam. A perda de espaços urbanos formalmente estruturados, com regras e hierarquias, propiciou igualmente que os espaços públicos fossem percebidos de um modo distinto, contribuindo para ambientes urbanos indiferenciados, importantes para qualidade espacial da cidade.

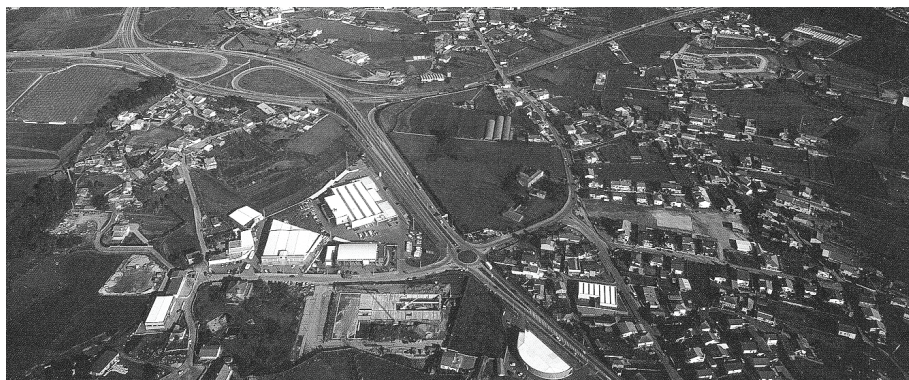
“... El texto urbano es útil si es legible e interpretable.”¹⁷

17 BOHIGAS, Oriol - *Contra la Incontinencia Urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona:Electa, 2004. p. 127

2.2 Leituras Urbanas da Cidade nas Últimas Décadas

“Deixamos de entender a aglomeração urbana como uma estrutura contínua com uma forma própria e reconhecível e passamos a vê-la como um sistema de relações entre peças autónomas, uma cidade individual...”¹⁸

Nas últimas duas décadas 1990 / 2010, muitos têm sido os autores que procuram compreender, caracterizar e descrever as características fundamentais do mundo metropolitano dos dias de hoje, surgindo inúmeras correntes, todas com pequenas variações de nomenclatura. Contudo, parece claro que ainda nenhum conceito prevaleceu perante outros, e como tal é de extrema complexidade definir e “catalogar” a cidade actual. Por outro lado, parece claro e evidente que a indústria de produção de materiais pesados já não está no centro das atenções da cidade como aconteceu no século XIX. Na actualidade emergem outros paradigmas civilizacionais, como a mobilidade de bens e serviços, a rápida comunicação e divulgação de informação, entre outros, que por sua vez geram novas características morfológicas e novas dinâmicas urbanas, que para muitos críticos e autores acabam por compor um novo período ou simplesmente um período transitório na definição da cidade.



[8] - fotografia aérea no concelho de Barcelos

18 PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João - *Políticas Urbanas II: Transformações, regulação e projectos*. Lisboa:CEFA/FCG, 2011. p. 167.

Assim, textos críticos, conceitos ou simples ideias, como “*Città Diffusa*”¹⁹, “*Global City*”²⁰, “*Metapolis*”²¹, “*Postmetropolis*”²², “*Generic City*”²³, “*Edge City*”²⁴, “*Cidade Extensiva*”²⁵, “*La Explosión de la Ciudad*”²⁶, “*Post-Industrial City*”²⁷ e “*Fiber City*”²⁸, entre outros, vão procurando entender a problemática da cidade contemporânea, dentro de vários contextos mundiais, quais as suas formas urbanas, quais as questões económicas e sociais subjacentes e quais as dinâmicas urbanas que lhe advêm. Todavia, importa dissecar alguns destes conceitos, principalmente os que se debruçam mais sobre as questões morfológicas e estruturais da cidade, possibilitando uma melhor compreensão das formas urbanas que se têm configurado nas últimas décadas.

Neste aspecto particular, Francesco Indovina assume especial relevância pois, no início dos anos 90, realizou um estudo sobre a região urbana de Veneto²⁹, caracterizando-a e definindo-a como “*Città Diffusa*”, uma ideia transponível para outras realidades. Neste estudo, Indovina identifica processos de transformação do território, novas tipologias de ocupação e suas características organizativas. O crescimento da cidade assenta nas relações de dependência com as infraestruturas de acessibilidade, dando condições para uma ocupação dispersa de baixa densidade, pulverizando o território com uma ocupação difusa de difícil

Cidade Difusa

19 INDOVINA, Francesco [et al.] - *La Città Diffusa*. Venecia:DAEST, 1990. pp. 19-43.

20 SASSEN, Saskia - *The Global City*. New York, London, Tokyo. Princeton:Princeton University Press, 1991.

21 ASCHER, François - *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. (1ª ed. 1995). Oeiras:Celta, 1998.

22 SOJA, Edward W. - *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*. Oxford,London:Blackwell, 2000.

23 KOOLHAAS, Rem - *Generic City*. in OMA. S, M, L, LX, Rotterdam:010 Publishers, 1995. pp 1247-1264.

24 GARREAU, Joel - *Edge City: Life in the new frontier*. New York: Anchor Books, 1991.

25 Ideia desenvolvida em distintos artigos e publicações, tais como: PORTAS, Nuno - *Os Tempos das Formas*, vol. I: *A cidade feita e refeita*. Guimarães: DAA - UM, 2004; PORTAS Nuno - *De una Ciudad a Otra: Perspectivas periférica*. in MARTÍN RAMOS, Angel, ed. *Lo Urbano, En 20 autores contemporáneos*. Barcelona: edicions UPC, 2004. pp. 221-229; PORTAS, Nuno - *As Formas da Cidade Extensiva*. in *Sociedade de Território*. n.º 42, 2009, entre muitos outros.

26 FONT, Antonio, ed. - *L' Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The Explosion of the City: Territorial transformations in the South Europe Urban Regiones*. Madrid:Ministerio de Vivienda, 2007.

27 ECKARDT, Frank; MORGADO, Sofia; eds. - *Understanding the Post-Industrial City*. Bauhaus Urban Studies 4. Würzburg:Königshausen & Neumann, 2012.

28 OHNO, Hidetoshi - Tokyo 2050, Fiber City. in *JA, The Japan Architect*, n.º 63, 2006.

29 A região de Veneto localiza-se no nordeste italiano e reúne as províncias de Veneza, Pádua, Treviso, Verona, Vicenza, Rovigo e Belluno.

delimitação³⁰. Também Bernardo Secchi utiliza esta expressão de *Cidade Difusa*, reforçando o facto dos limites urbanos se estenderem no território suportados pela flexibilidade de movimentos que o automóvel introduz³¹.

Indovina sintetiza a fenomenologia territorial desta região (da Cidade Difusa) nos seguintes pontos³²:

- 1- O território urbanizado constituído não apenas por habitação para a população mas também serviços e actividades produtivas;
- 2- O território embora urbanizado de um modo disperso, pode ter e tem alguns pontos de maior densidade e identidade, contudo a sua configuração espacial não chega a ter uma intensidade significativa do tipo urbano;
- 3- Existência de uma rede de alta conexão entre os distintos pontos do território.

Importa ainda destacar que morfologicamente a cidade difusa se baseia num tipo de urbanização que se substancia por uma edificação pontualizada no território, assente num cadastro rural de parcelas de pequena dimensão pré-existente.

Cidade Extensiva

Por seu lado, Nuno Portas, no contexto português³³, prefere denominar a cidade da actualidade como *Extensiva* ou *Alargada* (como muitas vezes também a classifica), remetendo a denominação do conceito para a propriedade extensiva

30 “... A cidade é a acessibilidade na medida em termos de multiplicidade de tempos e de proximidade. É neste ponto de vista que a distância se maximiza entre a cidade tradicional e a cidade difusa (...) é precisamente a popularidade crescente do automóvel particular, mas também, ao longo do tempo, o seu modo de utilização (sua transformação numa espécie de sapato, na medida em que não se ande descalço), aumentou consideravelmente por um lado, a propensão à mobilidade, e em segundo lugar, consequentemente, ampliou a “área acessível” (...) ampliou os limites possíveis da área espacial mercado”. (tradução do autor) in INDOVINA, Francesco - *La Ciudad Difusa*. in MARTÍN RAMOS, Angel, ed. *Lo Urbano, En 20 autores contemporáneos*. Barcelona: edicions UPC, 2004. p.54

31 “A cidade parece ter extravasado os seus limites, debandando para o campo e envolvendo as cidadezinhas e as vilas nas suas proximidades. A compacidade e densidade ocorrem apenas pontualmente, a cidade é difusa, o território habitado está submetido aos movimentos brownianos que o automóvel individual permite.” in PANERAI, Philippe - *Análise Urbana*. (1ªed. 1999). Brasília: Editora UnB – Coleção Arquitectura e Urbanismo, 2006. p.23.

32 in INDOVINA, Francesco - *La Ciudad Difusa*. p.54

33 O arquitecto Nuno Portas, assim como, Álvaro Domingues, Manuel Fernandes de Sá, Jorge Carvalho, Pedro George, Sofia Morgado, Jorge Gaspar, João Ferrão entre outros são alguns estudiosos de um grupo alargados de investigadores que ao longo das últimas décadas se dedicam a projecto de investigação, artigos e publicações relacionadas com o tema.

que o tecido urbano da cidade actual detém. O papel que as infraestruturas de mobilidade ocupam no panorama actual é igualmente valorizado por Nuno Portas, principalmente a rede de estradas nacionais, devido à forte influência que tiveram no desenvolvimento urbano disperso em Portugal. Por outro lado, Portas assinala que cidade contemporânea há muito que invadiu territórios outrora de matriz rural, assistindo-se a uma mistura complexa e desregrada dos dois tipos de tecidos e consequentes ambientes: o urbano e o rural³⁴.

Álvaro Domingues por sua vez intensifica a noção de que a *Cidade Extensiva*, decorre de um processo de metamorfose intenso que a cidade sofreu nos últimos tempos, perdendo o seu carácter demarcado/amuralhado, passando para “desconfinada”, incorporando espaços híbridos, mas também combinando dois tipos de tecido urbano e rural e gerando um novo³⁵. A *Cidade Extensiva* assume-se assim como transgénica³⁶.

Ambos os conceitos, *Cidade Difusa* ou *Cidade Extensiva*, partilham grandes semelhanças, reportando-se igualmente a uma característica essencial presente nestes territórios, o facto de se constituir por lugares onde a vida urbana se pode desenvolver, constituindo assim um mínimo de “estilo de vida” (condição de vida) urbano, mesmo que a estrutura física e morfológica ainda se debata por uma dialética entre a cidade e o campo.

34 PORTAS Nuno - De una Ciudad a Otra: Perspectivas periférica. p. 227.

35 “A passagem da cidade para o urbano arrastou uma metamorfose profunda da cidade: de centrípeta, passou a centrífuga; de limitada e contida, passou a uma coisa desconfinada; de coesa e contínua, passou a difusa e fragmentada; de espaço legível e estruturado, passou a ser um campo de forças organizado por novas mobilidades e espacialidades; de contrária ou híbrida do “rural”, passou a ser um transgénico que assimila e reprocessa elementos que antes pertenciam a um e outro, rurais ou urbanos; de organização estruturada pela relação a um centro, passou a sistema de vários centros; de ponto num mapa, passou a mancha, etc., etc. A densidade de aglomeração e de inter-relação já não significa necessariamente aglomeração física de edificado, emprego, população, ou infra-estrutura. A acessibilidade, a velocidade, a conectividade e a mobilidade, podem realizar-se em superfícies extensas percorridas pelo zapping mais ou menos intenso de pessoas, bens e informação.” DOMINGUES, Álvaro - Rua da Estrada. Porto:Dafne Editora, 2010. pp. 13-14.

36 “Transgénico, no sentido de organismo geneticamente manipulado, usa-se para ultrapassar as metáforas convencionais do híbrido e da hibridação, obtidos a partir do cruzamento de duas espécies distintas. O transgénico não surge por cruzamento de dois organismos, mas por recombinação de material genético de dois ou mais organismos. O conceito de “rurbanização” é um conceito “híbrido” que, por assim ser, conserva supostas qualidades dos seus progenitores entendidos como modelos convencionados de rural e urbano. Nada mais falso. Nos territórios da dita rurbanização, nem se verificam os mesmos padrões e processos, nem à partida, nem à chegada.” in DOMINGUES, Álvaro - Urbanização Extensiva: Uma nova escala para o planeamento. in actas de CITTA 1st Annual Conference on Planning Research. Porto:FEUP, 2008. p. 15.

[9] - Macha edificada na região de Veneto, Itália



Importa ainda acrescentar que o tecido urbano actual das cidades admite um leque mais abrangente de situações diferenciadas, não estando exclusivamente associada a uma ocupação urbana assente na pequena unidade ou parcela construída. Assim, é possível identificarmos nos tecidos urbanos actuais formas de ocupação mais densas e de maior dimensão. Estas resultam de operações de urbanização ou loteamentos que procuram posicionar-se em locais estratégicos dentro da metrópole, tendo uma vez mais as infraestruturas de mobilidade como elementos de referência para criar relações de conectividade com o restante tecido urbano envolvente.

Explosão da Cidade

Procurando cobrir um número elevado de fenómenos urbanos emergentes, suas formas e seus modos de desenvolvimento, Antonio Font, conjuntamente com um leque alargado de outros especialistas, através do trabalho intitulado "*L'explosión de la ciudad*", procura sintetizar alguns conceitos, tendo como base o estudo de algumas cidades do sul da Europa, especificamente localizadas nos países mediterrâneos, Portugal, Espanha, França e Itália.

O estudo, mesmo que de um modo subtil e indirecto, acaba por evidenciar que os crescimentos das cidades nos últimos tempos se basearam num disseminar de tecidos urbanos, de maior ou menor dimensão, estendendo-se por áreas cada vez maiores. Font interpreta inclusivamente as diferentes configurações metropolitanas, definindo o modo organizacional de cada metrópole que estrutura e que tipo

de crescimentos urbanos incorporam³⁷. Complementarmente, Font aponta os diferentes tipos de morfologias territoriais que ocorrem no espaço metropolitano actual e que foi possível destacar através dos casos de estudo, sintetizados nas seguintes categorias: 1. Agregados; 2. Mutações; 3. Novos assentamentos; 4. Filamentos; 5. Difusões; 6. Urbanizações habitacionais; 7. Ocupações Pontuais e 8. Polarizações Lineares³⁸.

Outro conceito que surge nos primeiros anos da década de 90 é o de “*Generic City*”, desenvolvido por Rem Koolhaas que, através da construção de um modelo abstracto, teoriza uma nova de cidade, tendo como realidade a metrópole contemporânea, enaltecendo as suas qualidades e dinâmicas e contrapondo-as com os problemas da cidade tradicional.³⁹ Rem Koolhaas concretiza ainda as características de vários dos componentes que constituem a cidade genérica, desde a população, urbanismo, arquitectura; passando pelas infraestruturas, aeroportos, ou até mesmo pela história, cultura, e outros. Deste modo, Rem Koolhaas constrói uma ideia nova de cidade, uma cidade sem identidade própria, mas sim genérica e ao mesmo tempo justifica e explica a riqueza, diversidade e complexidade das metrópoles actuais.

Cidade Genérica

Este ensaio crítico de Rem Koolhaas acaba por construir uma nova identidade de cidade, a da indiferença, sem centro, sem periferias, sem hierarquias, sem entraves

37 FONT, Antonio; CARRACEDO Òscar; VECSLIR, Lorena - Configuraciones Metropolitanas: Estructura espacial y tipos de crecimiento urbano/Metropolitan Configurations: Spatial structure and types of urban growth. in FONT, Antonio, ed. - *L'Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The Explosion of the City: Territorial transformations in the South Europe Urban Regions*. pp. 331-335.

38 FONT, Antonio; VECSLIR, Lorena; CARRACEDO Òscar - Morfologías Metropolitanas Contemporáneas: Los territorios morfológicos / Contemporary Metropolitan Morphologies: Morphological territories. in idem. pp. 336 - 345.

39 “Quanto mais forte a identidade, mais aprisiona, mais resiste à expansão, interpretação, renovação, à contradição.” (...) “... A insistência no centro como núcleo de um valor fundamental e importância, fonte de todo significado, é duplamente destrutiva: a dependência cada vez maior no solo constitui uma pressão totalmente intolerável, supondo também que o centro tem que ser constantemente mantido, e modernizado. Como “lugar mais importante”, isto é, tem que ser, paradoxalmente, ao mesmo tempo o mais velho e o mais novo e o mais dinâmico; experimenta as adaptações mais intensas e constantes, que depois se vêem comprometidas e complicadas pelo facto de que uma transformação tem que ser reconhecido, invisível para a visita nu. (...)” A Cidade Genérica é a cidade libertada da escravidão do centro, da camisa de força da identidade. A Cidade Genérica rompe com esse ciclo destrutivo da dependência (...) é a cidade sem história. É grande o suficiente para todos. É confortável. Não necessita de manutenção. Se é demasiado pequena, basta que se expanda. Se envelhece, basta que se autodestrua e de renove...” in KOOLHAAS, Rem - *La Ciudad Genérica*. in MARTÍN RAMOS, Angel, ed. *Lo Urbano, En 20 autores contemporáneos*. Barcelona: edicions UPC, 2004. pp 73-74.

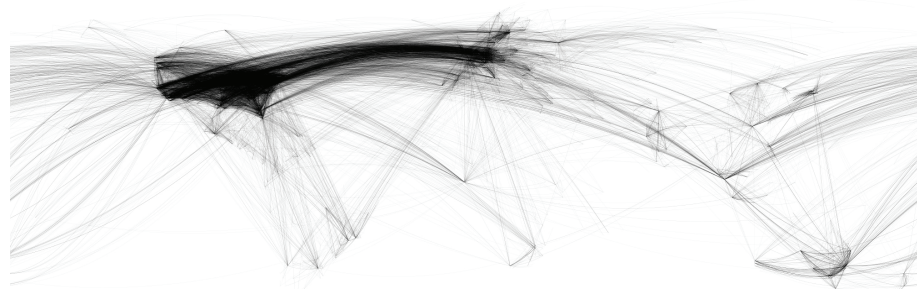
à expansão. Para o autor, este espírito livre e espontâneo⁴⁰ da cidade genérica acaba por ser a sua principal beleza, pois não existem barreiras, preconceitos, e a criatividade humana pode ser explorada a níveis mais altos.

Metapolis

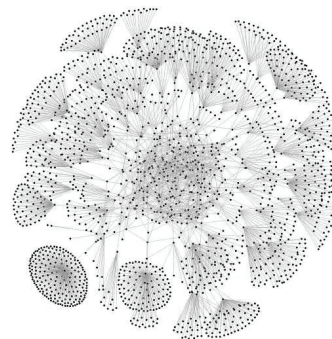
Na mesma altura que Rem Koolhaas desenvolvia o conceito de *Cidade Générica*, François Ascher, urbanista e sociólogo, avança em 1995 com um conceito para contexto metropolitano actual, definindo-o como “*Metapolis*”. Ascher caracteriza-o como muito heterogéneo, fruto de uma sociedade cada vez mais sustentada nos individualismos, mas simultaneamente, de modo quase contraditório, cada pessoa tem objectivos, necessidades e opções múltiplas.

“... reflectindo uma sociedade complexa e de indivíduos com aspirações e com práticas múltiplas.”⁴¹

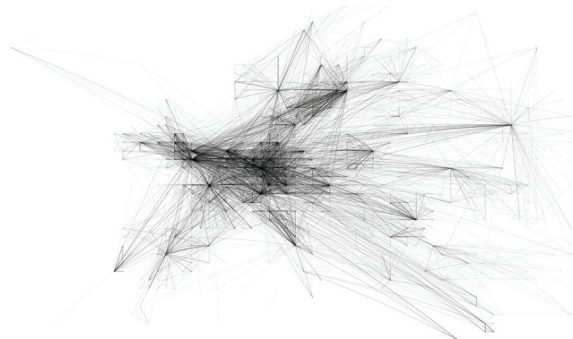
Este crescente individualismo tem como base o aumento e desenvolvimento dos meios de comunicação, físicos ou virtuais, permitindo novos modos de vida, e novas dinâmicas territoriais e até planetárias.



[10] - Mapa mundial de ligações de internet entre cidades.



[11] - Mapa 3D de uma rede hipertextual na internet. (esquerda)



[12] - Mapa europeu de ligações de internet entre cidades.(direita)

40 “... a estética da Cidade Genérica é o seu «estilo livre»”. in KOOLHAAS, Rem - *La Ciudad Genérica*. p. 76.

41 ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo, Novos Compromissos Urbanos*. p. 105.

As novas tecnologias permitem o desenvolvimento personalizado do carácter e das escolhas de cada pessoa, colocando novos desafios ao espaço urbano actual. O território desenvolve-se segundo uma lógica de hipertexto⁴², perdendo uma leitura linear e contínua que até aí prevalecia.

Esta alteração de paradigma social tem naturalmente os seus impactos nos tecidos urbanos das cidades, dotando-as de um vasto conjunto de realidades, desde áreas densas, contrapondo com áreas dispersas de baixa densidade, a misturas de áreas de matriz urbana com áreas rurais ou agro-florestais ou por outro lado pólos de usos especializados, a “mega-edifícios” multifuncionais, entre muitas outras situações⁴³.

Outras classificações para o período actual que as cidades atravessam, como a “Post-Industrial City”, defendido por Frank Eckardt e Sofia Morgado, procuram reforçar a ideia que a cidade actualmente está condicionada a um conjunto de fenómenos mundiais, que por vezes entram na esfera do irracional, contradizendo cenários pré-estabelecidos. A globalização e a grande conectividade que as cidades e os países nos dias de hoje assumem, acabaram por introduzir novos factores no panorama urbano. As questões sociais e económicas têm agora impactos nos tecidos urbanos de um modo distinto do que se registava em épocas anteriores. As problemáticas são mais variadas, voláteis ou de maiores proporções no curto espaço de tempo, conforme a projecção e divulgação efectuada pelos meios de comunicação. As cidades têm agora que “lidar com factores externos, como as alterações climáticas, o mercado financeiro, o terrorismo, os media”⁴⁴, entre outros aspectos.

Post-Industrial City

42 “Os indivíduos deslocam-se real ou virtualmente em universos sociais distintos que eles articulam em configurações diferentes para cada um. Eles formam um hipertexto, à semelhança das palavras que estabelecem a ligação entre um conjunto de textos informatizados. O hipertexto é o processo que permite, clicando sobre uma palavra de um texto, aceder a esta mesma palavra numa série de outros textos. Num hipertexto, cada palavra pertence simultaneamente a vários textos; (...) o prefixo híper é aqui utilizado no sentido matemático de hiperespaço, isto é, de espaço a n dimensões.” in ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo, Novos Compromissos Urbanos*. p. 47.

43 “A urbanização passa para o estágio da metropolização, ou seja, de um crescimento urbano organizado dentro, à volta e a partir das aglomerações mais importantes. Este processo torna-se possível nomeadamente graças ao desenvolvimento das técnicas de transporte de telecomunicações. Formam-se assim «metápoles», quer dizer, vastos territórios à escala dos quais se organiza a vida urbana, doméstica e económica, formando um espaço urbanizado extenso, descontinuo, heterogéneo, poli-nuclear, que integra no mesmo conjunto cidade densa e neo-rural, pequena cidade, vila e subúrbio.” in idem p. 105.

44 ECKARDT, Frank; MORGADO, Sofia; eds. - *Understanding the Post-Industrial City*. p. 11.

A *Cidade Pós-Industrial*, segundo os autores, é também o produto de uma visão de planeamento urbano estratégico demasiado centrada numa lógica *top-down*, deixando para trás a dimensão individual. Deste modo, está uma vez mais implícito que a cidade actual tem que lidar com a particularidade de cada indivíduo deter o poder de efectuar diferentes escolhas, conforme o contexto onde está inserido num determinado momento. Esta flexibilidade de opções e de escolhas permitiu uma certa perda no controlo que políticos, arquitectos, urbanistas e outros agentes, detinham sobre o pensamento e desenvolvimento da cidade.

*"A cidade contemporânea depara-se com a perda da coesão interna e do seu potencial para orientar características importantes da vida quotidiana."*⁴⁵

Fiber City

Por último, importa referir o trabalho desenvolvido nos últimos anos na Universidade de Tóquio onde um grupo de pesquisa liderado por Hidetoshi Ohno procura desenvolver um ensaio da metrópole de Tóquio, projectando-a para o ano de 2050 e interpretando-a como a *"Fiber City"*⁴⁶.

Este conceito, que evidencia as conexões de mobilidade das pessoas e suas intensidades, materializa-se nas infraestruturas de mobilidade, fundamentalmente as linhas de caminho-de-ferro, considerando tanto o sistema de comboios urbanos como metropolitano, visto que é através destas que ocorrem as deslocações e fluxos. Ohno destaca que é nestas estruturas lineares e tentaculares que os tecidos urbanos se vão organizando e agregando diversas funções da cidade.

Contudo, na visão utópica de futuro para Tóquio 2050, Ohno coloca como determinante a estrutura ambiental, impondo quatro estratégias de desenvolvimento e estruturação da cidade: *Green Finger* (estrutura verde de larga escala); *Green Partition* (estrutura verde de proximidade local); *Green Web* (conversão das *Expressways* de Tóquio em corredores verdes de penetração das áreas centrais); *Urban Wrinkle* (criação de pequenos espaços urbanos de transição).

45 ECKARDT, Frank; MORGADO, Sofia; eds. - *Understanding the Post-Industrial City*. p. 11.

46 Conceito desenvolvido em diversas investigações desenvolvidas na Universidade de Tóquio sob a coordenação de Hidetoshi Ohno, sintetizadas nas seguintes obras: OHNO, Hidetoshi - *Towards the Fiber City. An investigation of sustainable city form*. Tokyo:MPF Press, Ohno Laboratory, Tokyo University, 2004 e OHNO, Hidetoshi - Tokyo 2050, Fiber City, in *JA, The Japan Architect*, n.º 63, 2006.

O conceito projectado na “*Fiber City*” assume particular relevância, pois não só incorpora uma característica basilar da cidade contemporânea, a mobilidade (em várias dimensões), como também recentra a discussão sobre a cidade do futuro em outros dois pontos fundamentais: a redução e compactação do tecido urbano; e valorização ambiental como um paradigma importante para a criação de novos modelos de desenvolvimento urbano mais adequadas às alterações climática que o planeta evidencia.

Importa ainda acrescentar que mesmo tratando-se de um conceito, assente numa estratégia de intervenção e estruturação futura de uma cidade específica, Tóquio, o modelo da “*Fiber City*”, acaba por expor uma série de problemas e características da cidade contemporânea, ao mesmo tempo que demonstra possíveis estratégias de intervenção urbana, aplicáveis a outros contextos metropolitanos.



[13] - Extracto do modelo da *Fiber City*

Constituição dos tecidos urbanos em formações lineares

Com todo este processo de transformação das cidades, assentes em outros paradigmas sociais e urbanas, o território metropolitano vê-lhe ser adicionadas novas formas urbanas e diferentes processos de constituição de tecido, que procuram, de um modo prático e intuitivo, responder às necessidades da sociedade. O espaço metropolitano mistura e sobrepõe simultaneamente usos e formas que são urbanas e não urbanas⁴⁷, gerando diferentes entendimentos morfológicos e constituindo vários padrões de desenvolvimento urbano, dos quais se destacam alguns fenómenos como: polaridades de actividades especializadas; difusões dispersas; fragmentos; edificações pontuais; formações lineares ou simples loteamentos. As infraestruturas de mobilidade afirmam-se como eixos vitais na articulação entre tecidos, sendo utilizadas sistematicamente como estruturas de ligação.

Assim, procura-se olhar de um modo especial para um conjunto de formações lineares que se constituem no territórios contemporâneos e onde a infraestrutura de mobilidade é o elemento central, porque tais configurações urbanas nos remetem para estruturas mais relacionadas com o objecto urbano subjacente à dissertação, a “rua”. Estas estruturas urbanas emergentes⁴⁸ têm como génese uma infraestrutura de mobilidade que devido à acessibilidade e mobilidade que oferece ao território que atravessa, potenciou o crescimento de tecidos urbanos ao seu redor, junto dos nós de acesso e numa segunda fase estendendo-se progressivamente ao longo das margens adjacentes.

Estes elementos urbanos desempenham frequentemente um papel de estruturação e agregação de fragmentos, permitindo que o tecido urbano se expanda pelo território, sem que este lhe veja ser comprometida a sua competitividade e as relações de continuidade com o restante tecido. Consequentemente, estas estruturas assumem-se de um modo cada vez mais intenso como novas centralidades, não

47 MORGADO, Sofia - Lisbon: Metropolis and Urbanised Landscape. in RIO FERNANDES, José; CRAVIDÃO, Fernanda; MORAES VALENÇA; Márcio, ed. - *Urban Developments in Brazil and Portugal: Studies of Portuguese-Speaking Countries Series/2*. New York: Nova Science Publishers, 2011. p. 3 (capítulo 5).

48 Entende-se como elemento urbano emergente, um objecto urbano que surge com uma nova configuração, novas morfologias e que introduz no contexto urbano diferentes formas, de características distintas quando comparadas com o panorama anterior.

só devido ao tipo de usos que agregam ao seu redor, mas também devido ao facto de contribuírem para uma melhor hierarquização do território, contrastando com outras áreas urbanas que carecem de elementos de referência. De salientar ainda que os processos de agregação e desenvolvimento dos fragmentos a estas estruturas são variados e influenciados pelo tipo de actividades presentes como o comércio, os serviços, o lazer, a indústria, a logística ou até mesmo unidades habitacionais. A forma urbana que daí resulta é igualmente diversificada, assim como a própria relação dos fragmentos com a infraestrutura de mobilidade⁴⁹.

Por outro lado, a própria forma inicial da infraestrutura, auto-estrada, estrada nacional ou ferrovia, provoca consequentemente diferentes tipos de articulação entre tecidos envolventes e a própria estrutura, no entanto o carácter filamentar e linear mantém-se, sendo identificáveis os elementos vertebrais de todo o sistema⁵⁰. Verifica-se, então, uma progressiva transformação de infraestruturas que, *a priori*, foram projectadas e construídas segundo uma lógica preponderantemente viária e de circulação e que, com a sua inclusão no corpo metropolitano, acabam por adquirir novas características morfológicas e funcionais.

49 VECSLIR, Lorena - Paisajes de la nueva centralidad. in *URBAN 12*. Madrid:Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, 2007. pp. 34-55.

50 Antonio Font, Lorena Vecslir e Oscar Carracedo, ensaiam uma possível classificação e correspondente definição destas formações lineares, procurando distinguir fundamentalmente duas famílias: Filamentos ou Polarizações Lineares

Filamentos:

“... são geralmente situados em ambientes rurais transformados, que coexistem com outras formas urbanas num território que é progressivamente metropolizado. (...) em padrões que são ou predominantemente residenciais, industriais ou misto em alguns territórios específicos, (...) dependendo do estágio de desenvolvimento do processo de transformação – de «área distinta de desenvolvimento urbano» para «difusão urbana» – estes poderiam tornar-se no mecanismo chave morfológico para explicar a configuração de «urbanização dispersa» ou a «cidade difusa».” (tradução do autor) in FONT, Antonio, ed. - *L' Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The Explosion of the City: Territorial transformations in the South Europe Urban Regions*. p. 340.

Polarizações Lineares:

“Em alguns troços e cruzamentos das principais redes metropolitanas estradas (auto-estradas, vias rápidas e estradas principais) emergem processos de instalação de estruturas ligadas à logística, bem como de actividades singulares que estão basicamente ligadas a diferentes tipos de terciário (comércio, lojas, lazer, entre outros). É verdade que o crescimento da concentração ao longo das estradas é um fenómeno tão antigo quanto os processos de formação de uma cidade. Contudo, agora as morfologias resultantes têm uma localização territorial; uma relação particular para com as estradas e seus pontos de acesso; e uma mistura de usos e configurações espaciais que são muito diferentes das fases anteriores ao processo de urbanização extensivo. A busca de máxima acessibilidade e visibilidade das estradas, que são os canais em que vários milhares de veículos circulam todos os dias, são aspectos inovadores destas actividades. Na sua concretização, constituem um dos estratos mais óbvios e caracterizadores da paisagem metropolitana actual.” (tradução do autor) in idem p. 344.

Estas estruturas para além da função de ligação de âmbito nacional ou regional têm agora funções e um carácter urbano. As alterações morfológicas resultantes deste novo carácter, conjuntamente com um progressivo aumento da compacidade dos territórios junto das suas margens, acaba por dotar as infraestruturas de algumas características base de uma rua tradicional, levando-nos à reflexão se não estaremos perante novas tendências formais de ruas.

“... quando falo de rua, refiro-me ao que os racionalistas denominavam de forma depreciativa «rue-corridor», ou seja, o itinerário urbano delimitado pela continuidade de uma linha arquitectónica ou pelos limites de outro elemento que defina compacidade. A rua é, ao mesmo tempo, um lugar, um itinerário, uma oferta imprevisível de acontecimentos, ou seja, o elemento vertebral das duas funções essenciais da cidade: a informação e a acessibilidade; mas é também a imagem reconhecível da colectividade e a passagem de serviços mantém-se.”⁵¹



[14] - Exemplos de formações lineares. N14, Trofa (em cima) e IC19, Sintra. (em baixo)

51 BOHIGAS, Oriol - *Contra la Incontinencia Urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. pp. 128-129.

3

Ruas, Novas Tendências

3.1 Uma definição do conceito morfológico da rua

Neste processo de identificação de novas tendências formais que emergem no contexto urbano actual, é fundamental ter presente algumas das ideias mais estabilizadas do elemento urbano rua, na sua forma mais cristalizada, constituindo deste modo uma base teórica referencial, pois só assim é possível compreender e enfatizar as suas configurações actuais, tendências e perspectivas futuras, esmiuçando o seu potencial inerente, e explorando a suas capacidades de elemento estruturador e agregador de vastas áreas urbanas.

A rua como elemento urbano base e constituinte de traçado urbano tem sido objecto de diversos estudos e reflexões ao longo dos tempos. Desde a antiguidade clássica⁵², passando pelo renascimento e iluminismo e culminando na actualidade, vários pensadores e filósofos têm desenvolvido reflexões críticas sobre o elemento urbano “rua”, seja como elemento independente ou como parte integrante e intrínseca de um traçado. Se nos centrarmos especificamente no século XX, encontramos vários autores que procuraram estabelecer uma definição para a “rua”.

Na primeira metade do século, Poëte (1929) e Lavedan (1936) desenvolvem estudos onde se procura definir a “rua” e quais as suas variações⁵³. Mais tarde em 1999, Phillipe Panerai e David Mangin consideram de modo mais objectivo, que o elemento urbano rua se constitui como tal desde que uma via sirva de deslocação entre dois pontos (chegada e partida) e que simultaneamente detenha mais de

52 Aristóteles mesmo não apresentando uma definição directa e concreta sobre a rua, reflecte sobre a sua forma e função, aquando da caracterização que faz sobre cidade e o seu traçado. Aristóteles compara os dois modelos de cidade, a Cidade Antiga e a Cidade Moderna (cidades coloniais gregas, baseadas no modelo de malha regular de Hipodamos) e refere as vantagens de cada um dos modelos e como a cidade bela deveria conter um pouco das duas realidades. Nesta reflexão Aristóteles refere as características positivas e negativas de cada uma das formas de ruas, a rua recta e regular, presente no modelo de Cidade Moderna e a rua sinuosa adaptada à topografia como a da Cidade Antiga, Atenas, e para que funções estas deviam ser aplicadas e segundo um determinado sistema político. in DIAS COELHO, Carlos - *A Complexidade dos Traçados*, Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico.

53 Para Marcel Poëte a “rua” advém da sua origem de itinerário, caminho, e como com a fixação de um aglomerado urbano se transformou progressivamente como elemento intrínseco do próprio traçado urbano do aglomerado. Poëte define ainda três tipos de formas de ruas: “linha directa”, “linha sinuosa” e “linha curva”. in POËTE, Marcel - *Introduction à l'urbanisme*. (1ª ed. 1929). Paris: Sens & Tonka, 2000. p.101.

50% de ambos os lados parcelados e edificados. Ou seja, desde que tenha a dupla função: percurso e suporte para edificado⁵⁴.

Esta busca pela definição de “rua” prossegue no século XXI, Bohigas (2004) e Ascher (2007), destacam-se entre outros investigadores, pois ambos se centram na problemática da rua, quais as suas novas formas e que papéis desempenham na cidade contemporânea. No caso de Bohigas é enfatizado o papel vertebral que a rua tem no território, mas impõe como condição para ser considerada como rua a “compacidade” das margens da via. No caso de Ascher através da sua participação no *Institut Pour la Ville en Moviment*, esse procurou dar uma maior relevância à função circulatória e de ligação que a rua possui, e por outro lado, a capacidade que a rua tem de suportar actividades sociais⁵⁵.

Tendo como suporte todos estes conjuntos de estudos e definições, nos dias de hoje a rua não pode ser apenas definida à luz dos conceitos mais clássicos, mas sim procurando reinterpretá-los e dando-lhe uma nova dimensão, mais adequada às realidades da metrópole contemporânea e dos seus novos paradigmas.

Esta nova definição não será fácil de encontrar devido à multiplicidade e diversidade de fenómenos que têm ocorrido nos últimos tempos. Contudo, penso ser fundamental definir a rua como um elemento urbano linear, contínuo e que funcionalmente deve unir/ligar/circular entre dois locais, sem que tenha necessariamente um de partida outro de chegada, e simultaneamente ser suporte de actividades, edifícios e processos de urbanização interligação entre si.

No entanto, é fundamental entender que mais do que uma definição exacta, rígida e precisa do que é a “rua”, o que importa é a forma criteriosa, rigorosa e coerente como adaptamos um conceito às formas emergentes de composição de um tecido urbano da cidade actual.

54 “... É a partir do momento em que um caminho serve suportar as parcelas construídas e ao mesmo tempo permite mover-se para a vizinhança, este merece o nome da rua. A evidência da rua é esta dupla característica: caminho e suporte à construção “. (tradução do autor). in PANERAI, Philippe; MANGIN, David. *Project Urbain*. Marseille:Éditions Parenthèses, 1999. pp. 57-58.

55 “Uma rua é uma via no interior de um aglomerado urbano que serve, especificamente ou simultaneamente, para atravessar uma zona desse aglomerado, ter acesso a lugares situados ao longo ou na proximidade imediata desta via e para produzir espaço coletivo utilizável em diversos tipos de actividades. Uma rua assegura portanto pelo menos uma de três funções: trânsito, serviço, acolhimento.” in ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo, Novos Compromissos Urbanos* (1ªed. 2001). Lisboa:Livros Horizonte, 2010. p. 161.

Paralelamente, neste processo de estabilização de uma ideia sobre o elemento urbano “rua”, interessa por fim também recordar que a rua sempre incorporou ao longo da sua história dois tipos de funções: ou de composição de tecido urbano banal ou de materializar espaços excepcionais.

Estes espaços canais excepcionais concretizando-se, então, em eixos de estruturação e de hierarquização de uma área homogênea ou, por oposição, em eixos agregadores entre zonas homogêneas, constituindo-se como elemento de charneira entre diferentes tipos de formas urbanas. Estas particularidades presentes nas ruas de cariz morfológico excepcional assumem especial relevância quando transpostas para um contexto urbano metropolitano e em particular para territórios urbanizados através de fragmentos de tecido urbano, dispersos e segregados entre si.

3.2 Expressão de um Fenómeno Global

O emergir de novos elementos urbanos lineares e contínuos, gerou uma diversidade de formas e concretizações práticas do fenómeno no território. A “rua” na actualidade tem novas formas e novas interpretações. Tendo como subjacente o conceito estabilizado de rua, verifica-se que certas estruturas evidenciam características funcionais semelhantes à rua tradicional, mas morfologicamente apresentam características parcialmente ou totalmente distintas.

De um conjunto vasto de fenómenos que emergem em diversas áreas urbanas dentro do contexto global, importa destacar elementos como as Auto-Estradas Urbanas, as Estradas Urbanas, as Ruas de Múltiplos Estratos ou até as Ruas Túnel, como estruturas que à luz de determinados parâmetros poderão ser consideradas como novas tendências de ruas.

Assim, estruturas de mobilidade de alta velocidade, como as auto-estradas, têm visto as suas áreas envolventes cada vez mais ocupadas com tecido construído, consequência directa do crescimento urbano, inserindo-as no contexto totalmente urbano. Este processo introduz forçosamente nestas infraestruturas um ciclo de transformação e de mutação morfológica.

Auto-Estradas Urbanas

As “Auto-Estradas Urbanas”⁵⁶, por norma apresentam perfis direccionados para a função viária, tendo como referencia conceptual as auto-estradas de âmbito nacional. Porém em determinados casos a via sofre, pontualmente ou ao longo de troços, um re-desenho ou re-perfilamento procurando adaptar-se e integrar de um modo mais eficaz um conjunto de actividades e edificações que lhe vão sendo agregadas ou que se vão implantando nas imediações. De um modo

56 As “Auto-Estradas Urbanas” são igualmente denominadas por diversa literatura por *Freeways*, *Expressways*, *Motorways* ou *Parkways*. As diversas nomenclaturas estão associadas a variações tipológicas, funcionais, estruturais e culturais.

Importa ainda referir que o caso das *Parkways*, esta classificação remete para um enquadramento funcionais e paisagístico bastante distinto das demais. Contudo, actualmente algumas destas estruturas passam a ser parte integrante do tecido urbano das cidades, adquirindo novas características semelhantes às das “Auto-Estradas urbanas”, verificando-se assim a permanência, neste casos, do nome mesmo que conceptualmente desajustado. in GOURDON, Jean-Loup, coord. - *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*. Paris: CERTU, 2000.

geral são infraestruturas de mobilidade e acessibilidade que têm como ponto de partida, a função circulação, contudo, incorporam nas suas margens um conjunto de fragmentos, constituídos por urbanizações, unidades especializadas: serviços; comércio; logísticas; culturais, ou simplesmente edifícios soltos. Estes fragmentos de tecidos que se vão fixando à via podem não ter uma estrutura de parcelamento directamente conectada ao eixo, mas são definitivamente compostos e desenvolvidos em função da visibilidade e competitividade que este lhe proporciona estabelecendo a ligação física através de uma rede de mobilidade de menor escala.

A infraestrutura adquirir um carácter urbano, desenvolvendo ambientes, imagens e funções próprias e relacionadas com a cidade e sua região metropolitana.

Por outro lado, importa ainda destacar que existem muitos outros exemplos comparáveis a estes pelo mundo e que sofrem apenas algumas variações de perfis e de formas. Todavia, na sua essência, a estrutura é mantida: existe sempre um corredor mais central onde a função de maior acessibilidade e deslocação se desenrola: nas zonas mais laterais vão existindo pontualmente vias de acesso local aos tecidos urbanos adjacentes à via.



[15] - N117, Cabos d'Avila, Lisboa. (esquerda)

[16] - Av. das Américas, Rio de Janeiro. (direita)

Um outro elemento urbano que emerge nas últimas décadas é a "Estrada Urbana" ou como Álvaro Domingues designa com alguma ironia "*Rua da Estrada*"⁵⁷. Este elemento tem como génese antigas estradas nacionais ou municipais e que, uma vez mais devido ao desenvolvimento urbano, se vê integrado no próprio tecido.

Estrada Urbanas

57 DOMINGUES, Álvaro - *Rua da Estrada*. Porto:Dafne Editora, 2010.

As estradas passam a um estado de metamorfose urbana, ganhando um carácter urbano e diluindo o seu espírito inicial de via de ligação entre aglomerados.

Todavia, ainda é possível identificar nestas estruturas essa função primordial, acumulando agora uma nova função, a de suporte de tecido urbano nas suas margens. Este tecido cola-se à face da estrada, constituindo uma relação nivelada entre o parcelamento e a via, quase como se se tratasse de uma rua tradicional.

As características actuais deste elemento urbano indiciam um processo evolutivo, a transformação da estrada em rua, não sendo porém definitivo que esse seja o resultado final. No entanto, não deixa de ser um facto que estes elementos acabam por ter características urbanas e morfológicas que são um pouco dos dois elementos, a estrada e a rua, e ao mesmo tempo de nenhum dos dois, mas algo novo nunca antes observado, sendo por isso apelidado por Álvaro Domingues de um elemento “transgénico”, que funde as duas realidades e gera uma nova. A “Estrada Urbana” incorpora diferentes ambientes, desde o rural ao urbano, tanto é um simples caminho, como uma estrada ou rua, ou até mesmo via rápida.

De salientar que, como a componente circulação ainda detém uma grande relevância, o papel comunicativo entre o edificado que nela se suporta e a própria via é de extrema importância. Assim, sempre que o edificado está ligado a uma qualquer actividade económica (comércio, serviços, micro-indústria, armazéns, entre outros) existe uma construção arquitectónica que procura evidenciar essa mesma actividade, procurando assim atrair os utilizadores da estrada.



[17] - N14, Trofa.

① canal
(Khlung)



② route



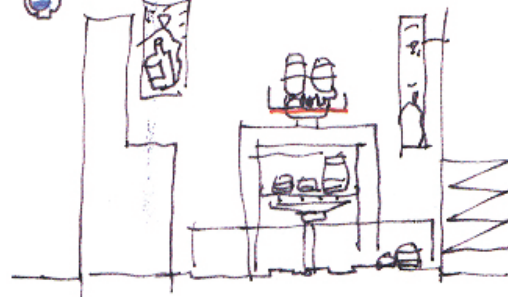
③ voie
rapide



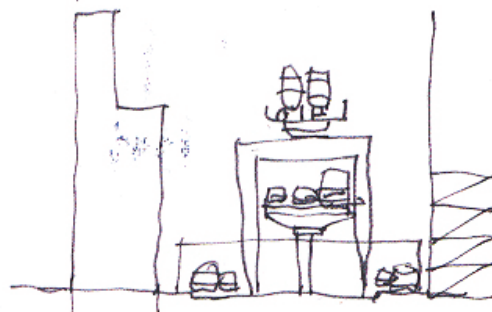
④ autoroute
en viaduc
à péage



⑤ métro aérien



⑥ métro



[18] - Diferentes tipos de perfis de rua em Banguecoque.

Os sinais e a iluminação nocturna ganham muita importância na construção da paisagem urbana destes elementos. São estruturas ainda extremamente direccionadas para os veículos rodoviários e daí este permanente diálogo entre o utilizador e as actividades aí ancoradas.

Importa ainda reflectir que a sua forma menos “agressiva” para o uso pedonal, mesmo detendo ainda grandes carências a esse nível como a comum a ausência de passeios, quando comparado a outros casos acaba por permitir muitas vezes a associação de vastas áreas de tecidos suburbanos (zonas de expansão ou novos crescimentos) ao seu redor, conferindo a este elemento urbano um papel de elo unificador de vários fragmentos urbanos, estruturando-os e inserindo-os nas dinâmicas metropolitanas.

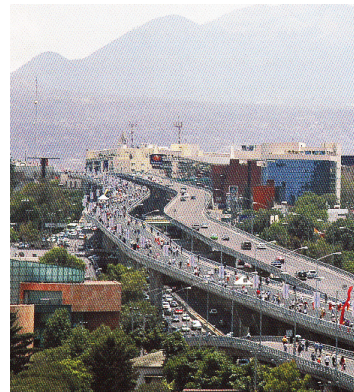
Rua de Múltiplos Estratos

Outro exemplo interessante da reinterpretação do conceito rua é o caso da multiplicação do elemento urbano em diversas *layers* ou camadas. Em determinados casos de ruas, principalmente em áreas mais compactadas das cidades onde a intensidade de fluxos é de tal ordem que esta acaba por subdividir as suas funções em diversos estratos. A concentração de tráfego viário e infra-estrutural, que a partir de certa altura as ruas passaram a ter que comportar, provocaram um conjunto de conflitos, levando a soluções urbanas que passam pela divisão das diversas actividades por patamares. A circulação viária faz-se num patamar, a circulação pedestre noutro, os transportes num terceiro, o suporte edificado num quarto ou simultaneamente em vários, e assim sucessivamente. Este processo de desmontagem total ou parcial das funções da rua gera novos conceitos de espaço público, ganhando uma maior complexidade tridimensional e uma multiplicidade de ambientes.

[19] - Expressway em Roppongi, Tóquio. (esquerda)

[20] - Expressway em Nihonbashi, Tóquio. (centro)

[21] - Distribuidor Viário de São Jerónimo, Cidade do México. (direita)



Este fenómeno tem especial ocorrência em mega-estruturas urbanas, metrópoles de grande extensão e com grande concentração populacional, como se encontra principalmente nos continentes asiáticos e americanos e de onde se destacam algumas áreas metropolitanas como São Paulo (Brasil), Cidade do México (México), Bogotá (Colômbia), Nova Iorque (EUA), Los Angeles (EUA), Tóquio (Japão), Banguecoque (Tailândia), entre muitas outras. Assim, verificam-se soluções que optaram pela inclusão de um novo nível de circulação automóvel, de mobilidade e velocidade superior, através da construção de *Expressways* por cima de ruas pré-existentes, ou como em algumas cidades asiáticas, por cima de canais e pequenos rios, mantendo uma circulação viária mais de apoio local ao nível térreo, acompanhada com a circulação pedonal.

Por outro lado, procurando gerar menos impactos visuais e ambientais, cidades como Barcelona optaram pela construção desnivelada das suas *rondas*, mais abaixo do solo, construindo inclusivamente troços em túnel, preservando a estrutura de rua tradicional por cima, ou abrindo *ramblas* e corredores de espaço público e de uso local.



[22] - Diferentes tipos de perfis da Ronda de Barcelona.

Estes elementos urbanos assumem um papel vital na estruturação e funcionamento dos fluxos de grande escala metropolitana, desempenhando um papel de grandes artérias de um sistema de deslocações e mobilidade da cidade. De certo modo

acabam por ser as “grandes avenidas” metropolitanas, não só devido à sua importância no sistema mas também pela extensão que percorrem nestas megametrópoles.

Recentemente tem-se verificado também um crescente desenvolvimento de estruturas pedonais que são adossadas à rua tradicional, ou através da construção de elementos arquitectónicos novos ou através da reabilitação e reconversão de antigas estruturas de mobilidades obsoletas, caminho-de-ferro ou auto-estradas. Este novo nível procura melhorar a circulação pedonal da rua, introduzindo-lhe áreas e corredores mais qualificados, assim como espaços verdes e de permanência.

Um dos exemplos mais carismáticos e publicitados, a *Highline* de Nova Iorque (Estados Unidos da América), resulta da reconversão de uma estrutura de caminho-de-ferro que está desnivelada superiormente ao longo de 2,5 quilómetros, transformando-a num espaço público de qualidade e valor paisagístico, com áreas verdes, de repouso, de circulação e de acesso a alguns edifícios.

O conceito subjacente ao projecto surge no seguimento da intervenção da *Promenade Plantée* de Paris, sendo depois reproduzido por outras cidades com Seul, Seattle, Chicago e mais algumas cidades norte-americanas.

[23] - *Highline*, Nova Iorque.
(esquerda)

[24] - Vista no patamar superior
do *Highline* em Nova Iorque.
(centro)

[25] - Vista do nível térreo do
Highline, Nova Iorque. (direita)



Por último será de referir o caso de Shimbashi, em Tóquio, onde a desdobragem da rua atinge tais proporções que se “expande” em diferentes estratos sobrepostos, existindo vários níveis de utilização simultânea. É possível encontrar nesta área da cidade, ruas que incorporam patamares pedonais, viários, de transportes públicos, estações de transportes públicos elevadas, espaços verdes, acesso a diferentes



[26] - Área de Shimbashi, Tóquio. (esquerda)

[27] - Vista no patamar superior em Shimbashi, Tóquio. (centro)

[28] - Vista no patamar intermédio em Shimbashi, Tóquio. (direita)

pisos do mesmo edifício, etc. tudo isto podendo coexistir total ou parcialmente sob a mesma projecção vertical.

Esta “extrusão” dos níveis funcionais da rua introduz nestes elementos novos conceitos morfológicos. O espaço público da rua desenvolve-se em diferentes *layers* gerando uma multiplicidade de ambientes e opções aos utilizadores, pedonais ou rodoviários. Verificam-se espaços de ligação e passagem mas, também espaços excepcionais de permanência. Além disso, aumenta a eficiência do espaço canal que a rua configura tornando em determinados casos o elemento urbano mais funcional mas também com uma qualidade espacial invulgar.

Semelhante aos exemplos acima referenciados surge um outro caso particular, a “Rua Túnel”, na qual o carácter de espaço público é híbrido, não estando estabilizado, sendo por isso um espaço dúbio entre o espaço público e o espaço privado, de gestão parcialmente privada e acesso controlado a partir de um determinado horário.

Rua Túnel

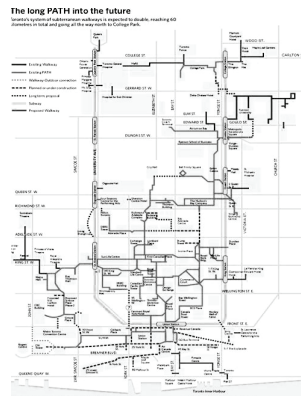
Este fenómeno da rua em túnel aparece em algumas cidades do continente Norte Americano, nomeadamente em Montreal e Toronto, no Canadá, e é constituída por uma vasta rede de passagens subterrâneas. Esta rede de túneis surge associada a questões climáticas, suportando um conjunto vasto de actividade, tais como comércio, serviços públicos e privados, equipamentos. Os edifícios estabelecem conexões directas através deste estrato subterrâneo, sendo recreado o ambiente de uma rua pedonal, aplicando algumas das características formais de rua tradicional.

Este fenómeno surge também em algumas cidades, associado ao transporte público, nomeadamente ao metropolitano, onde se estabelece uma rede de túneis que une diferentes estações de linhas distintas. Se no caso, por exemplo, de Londres, esses túneis não passam precisamente de corredores herméticos e sem qualquer outra função, no caso de Tóquio por exemplo, partes desses túneis são igualmente rodeadas por actividade comercial, serviços e até acesso directo a edifícios públicos ou escritórios. Contudo, estes espaços não atingem a concentração de actividades como o *Path*, em Toronto, ou *La Ville Souterraine*, em Montreal, nem tão pouco a extensão destas redes que atingem 27 e 32 quilómetros, respectivamente.

[29] - Mapa do *Path*, Toronto.
(esquerda)

[30] - *La Ville Souterraine*,
Montreal. (centro)

[31] - *La Ville Souterraine*,
Montreal. (direita)



Todo este conjunto de exemplos, entre tantos outros casos existentes um pouco por todo mundo, espelha bem a tendência emergente diversa na configuração formal e funcional da “rua”. O elemento urbano “rua” ganha cada vez mais novas roupagens, tendo acrescentado aos seus elementos base e típicos, novas componentes urbanas, novas estruturas que se fundem com as demais. São recriadas de um modo informal, novas morfologias para rua.

3.3 Expressões do fenómeno em Portugal

No que diz respeito ao contexto português, este não é uma excepção dentro do panorama internacional. Em Portugal existem alguns exemplos enquadráveis nestes fenómenos e como tal, mesmo que de um modo menos intenso, podemos encontrar alguns exemplos interessantes que, à sua escala, são igualmente representativos do fenómeno.

As áreas metropolitanas de Lisboa (AML) e Porto (AMP) incorporam alguns dos exemplos mais representativos deste tipo de elementos – formações lineares. Contudo, tal facto não significa que o fenómeno não tenha expressão noutros locais do país. O desenvolvimento urbano ocorrido no país na segunda metade do século XX potenciou o processo de transformação de algumas das infraestruturas de mobilidade. Estas, tal como sucedia noutros cenários internacionais, são aglutinadas por novos tecidos urbanos que procuram tirar partido da mobilidade que estas oferecem ao território.

Assim, Portugal detém fundamentalmente, e de um modo mais consistente, o fenómeno da metamorfose de antigas vias de comunicação, auto-estradas e estradas nacionais ou municipais, para ruas de cariz metropolitano. Estas duas tipologias, “auto-estradas urbanas” e “estradas urbanas”, presentes em ambas as áreas metropolitanas, acabam no entanto por ter pequenas variações nos contextos específicos do território onde estão inseridas. As duas áreas metropolitanas que têm características morfológicas e dinâmicas funcionais bem distintas reflectem isso mesmo para estes novos elementos urbanos.

No caso da Área Metropolitana do Porto, com uma ocupação difusa e extensiva, acaba por ter uma ocorrência deste fenómeno de um modo mais evidente. Podemos verificar um conjunto de filamentos urbanos mais junto do centro urbano do Porto, que são exemplos paradigmáticos de antigas auto-estradas ou vias rápidas que rapidamente atraem a implantação de vários pedaços de tecido urbano. Deste modo, ganham uma nova dimensão e configuração, passando a ser elementos estruturantes do território, mesmo que tal suceda de um modo informal e sem uma consciência prévia.

Exemplos como a A44, em Vila Nova de Gaia, A4 e A41, em Matosinhos e Maia, são ilustrativos deste fenómeno, constituindo-se actualmente como eixos de hierarquização e estruturação da área urbana que atravessam, concentrando igualmente várias actividades e infraestruturas comerciais e de logística de grande impacto na metrópole. No entanto, um dos exemplos mais representativos é o “anel” de vias rápidas que atravessam as cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia, compondo a Via de Cintura Interna (VCI), pois apresenta um nível de compacidade mais efectiva, conseguindo estabelecer relações entre margens, interlaçando os tecidos urbanos adjacentes, cosendo-os e criando relações de continuidade nos traçados e gerando um sistema mais coeso e uno.

De referir ainda que por vezes se desenvolve o processo inverso. O território já suporta um vasto conjunto de pedaços de tecido soltos e desestruturados mas com forte grau de atractividade de pessoas e serviços, por isso há necessidade de introduzir uma infraestrutura de mobilidade para melhorar a acessibilidade nesse local. Em consequência, o elemento transforma-se e ganha nova configuração e características já não só a viária, cosendo e estruturando fragmentos urbanos.



[32] - Ortofotomapa da A4, Matosinhos.



[33] - Via de Cintura Interna, Porto



[34] - A44, Vila Nova de Gaia.

Todavia, o que se destaca de um modo relevante, em grande número é o fenómeno da “estrada urbana”. Este elemento assume particular relevância no desenvolvimento difuso e extensivo da Área Metropolitana do Porto, mas também em toda uma vasta área ao redor dos vales dos rios Cavado, Ave e Sousa, localizados na região do Minho.

Toda esta vasta área urbana tem como base de suporte elementar as antigas estrada regionais/nacionais que vão agregando os pequenos fragmentos ou unidades construídas ao longo das áreas de expansão periférica⁵⁸.

Importa ainda salientar que, se numa primeira fase estas estruturas suportam fundamentalmente tecido de raiz habitacional, por vezes, devido ao desenvolvimento e ao aumento de preponderância na dinâmica urbana e territorial do eixo em relação à área metropolitana, este acaba por entrar num novo processo de mutação, surgindo a “Estrada Comercial”. Este elemento urbano, “Estrada Comercial”, adquire de um certo modo uma especialização de uso, tornando-se numa centralidade e intensificando uma maior concentração de crescimento urbano ao seu redor. Casos como N207, N14 (na AMP) e a N378, N9, N10 (na AML), podem ser facilmente associados a este tipo de elemento urbano. A N207 é talvez a grande imagem de marca do concelho de Paços de Ferreira, que tem apostado na construção na ideia de “Capital do Móvel” de Portugal e

[35] - Estrada Comercial, N207,
Paços de Ferreira. (esquerda)

[36] - Edifício Montra .(direita)



58 GARCIA, Sara Sucena (2007). Exploring Landscape in the “Non-Metropolitan Conurbation of River Ave’s Valley, in 4th International ISUU Conference – “The European Tradition in Urbanism an its Future”. Delft. [s.n.]. pp. 172-178.

tem precisamente como génese a actividade comercial de armazenagem e micro-indústria ligada ao mobiliário que prolifera ao longo de vários quilómetros na N207, utilizando quase sempre a tipologia de “Edifício Montra”⁵⁹. O outro exemplo, N14 segue parte das características da N207, apesar de ter as suas especificidades. Porém, em ambos os casos é visível o carácter estruturador que desempenham no território, assumindo-se como eixo referencial de construção de novos tecidos, ao mesmo tempo que adquirem características morfológicas que os distinguem da restante área envolvente.

O contexto Metropolitano de Lisboa apresenta igualmente alguns exemplos destas novas tendências de ruas, mas com configurações um pouco diferentes por comparação com a realidade do Porto. Na Área Metropolitana de Lisboa verifica-se uma maior preponderância, dentro das dinâmicas metropolitanas, nas estruturas com uma génese de antigas auto-estradas ou vias rápidas, pois em Lisboa o crescimento urbano não ocorreu de uma forma tão difusa como sucedeu no Porto.

O tecido na Área Metropolitana de Lisboa varia entre fragmentos de dimensão significativa e pequenas unidades atomizadas. Verificam-se áreas de densidades elevadas lado a lado com áreas de expansão de baixa densidade. Além disso, o crescimento urbano de Lisboa, principalmente na margem norte do Rio Tejo, deu-se fundamentalmente através dos principais eixos de mobilidade, como demonstram os corredores Lisboa-Amadora-Sintra; Lisboa-Oeiras-Cascais, Lisboa-Alverca-Vila Franca de Xira e por fim Lisboa-Almada-Seixal-Setúbal, embora este último se forme um pouco mais tarde, apenas após a construção da actual Ponte 25 de Abril.

Assim, são as principais vias rápidas de saída do centro urbano que se assumem como eixos aglutinadores de tecidos, expandindo tecidos de cariz urbano pelo território mais periférico. Estas estruturas urbanas, que têm como elemento base

59 Conceito usado em algumas publicações e presente em: FAUP, CEFA, Cidade difusa do Noroeste Peninsular, Porto:Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2002.

“O edifício montra é um tipo arquitectónico recorrente na cidade difusa, que podemos caracterizar como sendo a adaptação do edifício comercial tradicional (montra no rés-do-chão) a este contexto – e consequentemente ao funcionamento automóvel. O edifício transforma-se todo numa montra, tendo como função exclusiva expor artigos. Consiste numa espécie de front-office da indústria, que funciona geralmente nas traseiras.” in CORTEZ, Vasco Guimarães - *Estrada Mercado e Edifício Montra no Concelho de Paços de Ferreira*. Porto:Faculdade de Arquitectura do Porto, 2006. Provas Finais em Arquitectura. p. 100.

uma auto-estrada ou uma via rápida, acabam por estabelecer relações mais intensas e directas com o território que atravessam.

Elementos urbanos como a N117 ou a recta dos Cabos Ávila como é vulgarmente conhecido, ou a IC19, ou a A5, ou a A1, na zona de Vila Franca conjuntamente com a N10 e por fim a A8 na região de Odivelas / Loures, espelham bem estas novas tendências de composição de tecido urbano, tendo como elemento estruturante e filamental a infraestrutura de mobilidade.

Apesar desta preponderância das “Auto-Estradas Urbanas” no contexto da Área Metropolitana de Lisboa também o elemento urbano “Estrada Urbana” tem a sua importância na organização do sistema metropolitano, pois coloca-se numa escala intermédia, estabelecendo a ligação não só entre artérias de alta mobilidade, mas também com a rede de acesso local.



[37] - N10, Azeitão.

Importa ainda referir duas regiões urbanas que formam duas conurbações de dimensão relativa, o Algarve e a região centro, sistema Aveiro e Santa Maria da Feira. Nestas duas áreas, também é possível identificar estruturas urbanas similares à “Estrada Urbana” e à “Auto-Estrada”, sempre seguindo as mesmas matrizes. A N125 e a Via do Infante são claramente os dois eixos estruturantes no Algarve, cada uma na sua escala territorial. A N125 há muito que está no processo de transformação, apresentando um contínuo construído e como tal acumulando a dupla função: suporte de edificado e ligação.

Por último é de destacar a estrada nacional N1, elemento vertebral de boa parte da urbanização litoral do país, que em vários troços também se verificou processos de metamorfose, incorporando diversas áreas especializadas, comerciais, indústria e armazéns, configurando formas urbanas de interligação entre a via e o parcelamento adjacente. A N1 é simultaneamente via de comunicação nacional, “Estrada Urbana”, “Estrada Comercial” e avenida principal de alguns aglomerados urbanos, acumulando em si uma diversidade morfológica e funcional ímpar no contexto português⁶⁰.

60 SILVA, Ana Isabel - *Estrada nacional EN 1: Rua da cidade alargada: estratégia para uma intervenção orientada e programada*. Porto: Faculdade de Arquitectura do Porto, 2005. Dissertação de Mestrado

4

A Estrada Comercial

4.1 A Estrada Comercial, definição e características base

A Estrada Comercial é um elemento urbano que tem como génese o fenómeno da “Estrada Urbana”, ou seja, uma antiga infraestrutura de mobilidade e carácter nacional ou regional que entrou num processo de transformação, adquirindo novas funções e novas morfologias urbanas, resultado de um desenvolvimento urbano do território que atravessa.

“... estrada que, tendo sido paulatinamente colonizada por edificações e usos múltiplos e tendo sido apropriada por práticas e vivências diversificadas. Deu origem a novos nexos e lógicas de proximidade, ainda que continue, muitas vezes, a ser encarada como mera via de atravessamento...”⁶¹

As estradas sempre foram elementos que ao longo da história da humanidade, se assumiram como eixos preferenciais de assentamento urbano, principalmente devido ao facto de serem canais privilegiados de deslocações de pessoas e bens, tornando-se por isso corredores de grande visibilidade, ideais para a implantação de actividades. Como tal, este fenómeno de ocupação progressiva das margens das estradas não é novo. Se observarmos alguns exemplos de ruas que actualmente estão inseridas no tecido urbano mais consolidado, verificamos que a sua génese também advém de uma estrada, ou caminho, de saída ou de ligação a outro aglomerado urbano. Estes eixos foram sendo ocupados com um número crescente de edificações ao longo do tempo, conferindo compacidade e simultaneamente definindo-lhe e demarcando-lhe frentes urbanas. No entanto, a realidade actual introduziu uma maior velocidade e novos processos de urbanização que não se verificavam anteriormente. A crescente mobilidade potenciou uma ocupação mais dispersa ao longo das vias, não privilegiando as relações de contiguidade entre edificações.

Assim, na contemporaneidade, as estradas continuam a ser eixos preferenciais para o desenvolvimento de novas urbanizações e edificações, tirando partido da

61 PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João - *Políticas Urbanas II: Transformações, regulação e projectos*. Lisboa:CEFA/FCG, 2011. p. 192.

acessibilidade e visibilidade que esta proporciona. Desde modo, com o crescimento acentuado da cidade ocorrido ao longo do século XX a estrada agrega agora, para além de algumas estruturas pré-existentes, edifícios e outros elementos urbanos, estruturas edificadas de grande dimensão, de distintas tipologias e usos, vazios urbanos e terrenos rurais, tudo numa aparente desordem⁶². A estrada ganha uma imagem urbana, perdendo a sua imagem de linha que serpenteia o território. Os terrenos outrora rurais ou florestais que atravessava são interrompidos por fragmentos urbanos ou pequenas parcelas urbanizadas, procurando aproveitar a propriedade base inerente à estrada, a de via de comunicação.

Este novo elemento urbano, de carácter misto mas também híbrido, que tanto é estrada como também é rua, vai definir-se como uma estrutura fundamental para a legibilidade e estruturação de territórios ocupados por urbanizações extensas ou de cariz difuso, vivendo sempre num permanente desafio, pois engloba funções de rua mas é também um corredor importante de tráfego⁶³.

Em determinadas situações, quando a localização ou posicionamento estratégico ou ainda a dinâmica urbana subjacente à estrada, atinge determinadas proporções dentro dos fluxos da metrópole onde está inserida, acaba por levar este novo elemento urbano a desenvolver junto das suas margens um vasto conjunto de actividades comerciais, gerando um novo processo de mutação. Emerge a ESTRADA COMERCIAL, uma “Estrada Urbana” especializada, constituindo-se como um eixo comercial, uma centralidade de forma e imagem própria. A actividade comercial, principalmente de abrangência territorial, pode ocorrer ao longo de todo o elemento ou de um modo muito concentrado em vários troços, constituindo no entanto a percepção de uma imagem una e marcante⁶⁴.

62 “... estrada-rua é como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura...” in DOMINGUES, Álvaro - Rua da Estrada. Porto:Dafne Editora. p. 15.

63 Lorena Vecslir considera mesmo que estes elementos urbanos poderão ser interpretados como “Cidade-Estrada”, devido à intensidade e diversidade de tipologia e usos que é possível identificar ao longo destas formações lineares.

“Na «cidade-estrada», convivem também, inclusive com maior intensidade, diversos usos e tipologias, com um predomínio para a habitação e pequena indústria. Trata-se, em geral, de uma transformação e consolidação de antigos assentamentos lineares ao redor de estradas nacionais” in VECSLIR, Lorena - Paisajes de la nueva centralidad. in URBAN 12. Madrid:Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, 2007. p. 37.

64 “... segmentos ou partes inteiras de estradas que são, nos últimos anos, rapidamente preenchida pela actividade comercial e de exposição ao longo de um elemento contínuo ou de forma pontual.” in BOERI, Stefano; LANZANI, Arturo - Gli orizzonti della città diffusa. in Casabella. n.588, 1992. pp.44-59

“Na formação da «estrada mercado», as novas actividades (normalmente do tipo comercial) sucedem, quase sem interrupções, conjuntamente com pequenas indústrias locais e antigos assentamentos urbanos, e imediatamente depois desta cortina edificada, parcelamentos residenciais de baixa densidade, alguns serviços ou equipamentos, e inclusive, pequenas áreas de produção.”⁶⁵

“Actividades comerciais, ainda que muito diferentes entre si, organizam-se ao longo das infra-estruturas territoriais principais – estradas nacionais, regionais – constituindo urbanizações lineares (...) configuram-se como localizações comerciais reconhecíveis em alternativa aquelas tradicionais dos centros históricos. A acessibilidade automobilística e a disponibilidade das amplas superfícies são condições irrenunciáveis da actividade comercial “de vocação territorial” que compõem o fenómeno da estrada mercado.”⁶⁶

A concentração da actividade comercial, que acaba por introduzir no elemento “estrada urbana” um carácter diferenciador, surge em consequência de um aproveitamento da posição estratégica da infraestrutura de mobilidade, perante o contexto territorial onde se insere, tirando partido dos fortes níveis de visibilidade. Esta maior visibilidade acontece devido ao elevado número de pessoas que circulam e utilizam a estrada, dotando-a de uma especial capacidade de expor as edificações que a marginam. Esta particularidade é sem dúvida um dos factores determinantes para o crescimento e implantação de estabelecimentos comerciais.

O desenvolvimento da actividade comercial ao longo destes elementos filamentosos tem em muitos casos como base uma primeira instalação de estruturas de armazenamento, indústrias (micro ou de grande dimensão) que, com o evoluir do elemento, acabam por se transformar ou evoluir no sentido em que adquirem uma frente comercial, potenciando o negócio directamente no local. Esta dinâmica gera consequentemente a instalação de novas construções, impulsionando o surgimento de mais actividade comercial em parcelas urbanas vizinhas.

65 VECSLIR, Lorena - Paisajes de la nueva centralidad. p. 37.

66 Stefano Boeri citado por: CORTEZ, Vasco Guimarães - *Estrada Mercado e Edifício Montra no Concelho de Paços de Ferreira*. Porto:Faculdade de Arquitectura do Porto, 2006. Provas Finais em Arquitectura. p.83

O comércio ligado à construção civil, como por exemplo: materiais; loiças; piscinas; recuperadores de calor; entre muitos outros, são uma constante sendo fortemente acompanhados, de um modo menos intenso, por *stands* de automóveis em segunda mão ou outros veículos motorizados e pela restauração. O mobiliário, artigos de decoração variados ou a iluminação são produtos que facilmente se encontram expostos na Estrada Comercial, quase sempre em “Edifícios Montra” e assumindo-se como oportunidades de negócio. A venda de produtos hortícolas, assim como a comercialização de produtos sazonais, como artigos de praia, são identificáveis à beira da estrada, implantando-se em estruturas efémeras ou abarracadas.

Morfologicamente, a Estrada Comercial tem como base pública uma configuração ainda muito semelhante à via de comunicação rodoviária que a origina, sem passeios e com faixas de rodagem direccionadas para o tráfego automóvel, rasgando-se ao longo de grande parte do seu percurso valetas junto das bermas.

A estrutura de lotes que com ela confina apresenta-se com uma grande diversidade de configurações, resultado de um fraccionamento do cadastro rural e posterior urbanização na maioria dos casos através de pequenas unidades isoladas, que são pontualmente quebradas por unidades de grandes dimensões. Não existe qualquer regra compositiva, não aparentando qualquer ordem reconhecível, e fruto de processos de urbanização não coordenados e concertados. Esporadicamente esta paisagem pode ser interrompida por pequenos loteamentos unidos à berma da estrada.

O edificado implanta-se, por norma, de nível com a estrada, com uma arquitectura banalizada recorrendo a estereótipos baseados em preceitos pré-estabelecidos e presentes num empirismo popular. Existe uma variedade tipológica na qual se destacam algumas tipologias como: o “Edifício Montra”, o “Mega-armazém”, a moradia unifamiliar (exclusivamente habitacionais ou com comércio no rés-do-chão), a “Casa Mutante” ou até simples contentores de obra⁶⁷. Tudo se conjuga em função de uma melhor publicidade da actividade comercial desenvolvida no lote. O edifício tenta potenciar essa divulgação e muitas vezes é complementado com a própria exposição dos artigos na área livre da parcela. Este facto em certos

67 As tipologias aqui identificadas são devidamente exploradas e dissecadas em capítulos seguintes na dissertação.

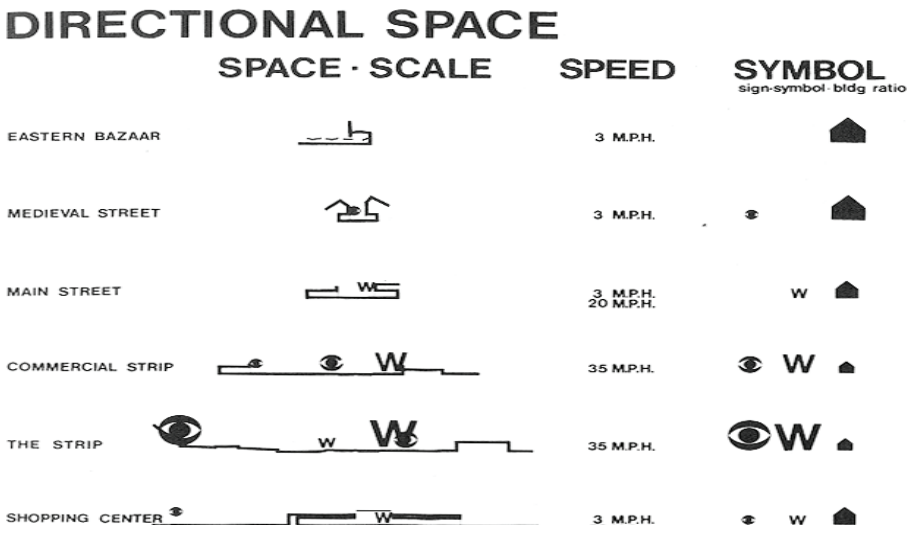
casos chega ao extremo de secundarizar totalmente a arquitectura do edifício para um plano perfeitamente secundário.

“... aparecem e desaparecem edificios grandes ou pequenos, afastam-se ou aproximam-se a sinalética, a publicidade, os sinais de trânsito e as placas da toponímia. Tudo em excesso de estereofonia, vaidades e ânsias de atenção.”⁶⁸

Emergem então os “Sinais”, elementos que tentando criar mecanismos de atractividade e propaganda da loja, publicitando o seu produto, atraem a atenção do público que percorre a via.

Os sinais e a iluminação nocturna ganham muita importância na construção da paisagem urbana destes elementos. São estruturas que se configuram em função dos veículos rodoviários, construindo um permanente diálogo entre o utilizador e as actividades comerciais ali ancoradas.

A arquitectura compõe-se em função dos melhores ângulos de visão do utilizador, tomadas a partir do automóvel, podendo a fachada principal não ser necessariamente a fachada de frente para a estrada, mas sim uma lateral que permite um maior tempo de exposição e de observação.



[38] - Diagramas explicativos dos impactos e consequências da velocidade na proporção dos sinais

68 DOMINGUES, Álvaro - *Rua da Estrada*. p. 19.

Os próprios sinais têm dimensões e formas que tiram partido das distâncias de visualização⁶⁹. Existem sinais pequenos, junto do edifício, sinais grande e altos, projectando o anúncio a longas distâncias. A própria proporção da sinalética varia conforme o tipo de velocidade média que a estrada comporta, sendo que quanto maior for a velocidade, maior será o sinal.

*"A grande placa ou letreiro salta para ligar o motorista à loja e, (...) O sinal gráfico no espaço se tronou a arquitectura dessa paisagem"*⁷⁰

*"O símbolo domina o espaço. A arquitectura não é suficiente. Uma vez que as relações espaciais são feitas mais por símbolos do que por formas, a arquitectura nessa paisagem se torna mais símbolo no espaço do que forma no espaço. A arquitectura define muito pouco: o grande letreiro e a construção pequena são a regra..."*⁷¹

A iluminação nocturna tem um papel complementar, fazendo com que mesmo neste período a divulgação dos artigos se mantenha presente e visível aos utilizadores. Em Portugal poucos serão os casos onde podemos encontrar o espectáculo e criatividade de soluções que ocorrem em locais como o *Strip*⁷² de Las Vegas, nos Estados Unidos, tão bem caracterizados no estudo pioneiro de Robert Venturi⁷³, no entanto verifica-se a noção da importância da iluminação, sendo comum encontrar focos ou simples lineares de luminárias fixadas nas vedações, que assim através de baixos custos permitem a projecção luz sobre os produtos expostos, destacando-se os *stands* de automóveis como um dos exemplos mais representativos desta situação.

69 "... seus espaços enormes devem ser vistos como sequências em movimento. A fachada lateral do complexo é importante, porque é vista pelo tráfego que se aproxima de uma distância maior e por mais tempo do que a fachada principal. (...) As fachadas dos casinos da Strip inclinam-se amiúde em forma e ornamento para a direita, para saudar o tráfego da faixa da direita." in VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven - *Aprendendo com Las Vegas*. (1ª ed. 1977). São Paulo: Cosac & Naify, 2003. pp.51-53.

70 idem. p.39.

71 idem. p.40.

72 O Strip de Las Vegas, estudado por Robert Venturi na década de 1970, é provavelmente o caso mais emblemático de uma Estrada Comercial, "o arquétipo, (...) o fenómeno no seu estado puro e intenso." in idem. p. 11.

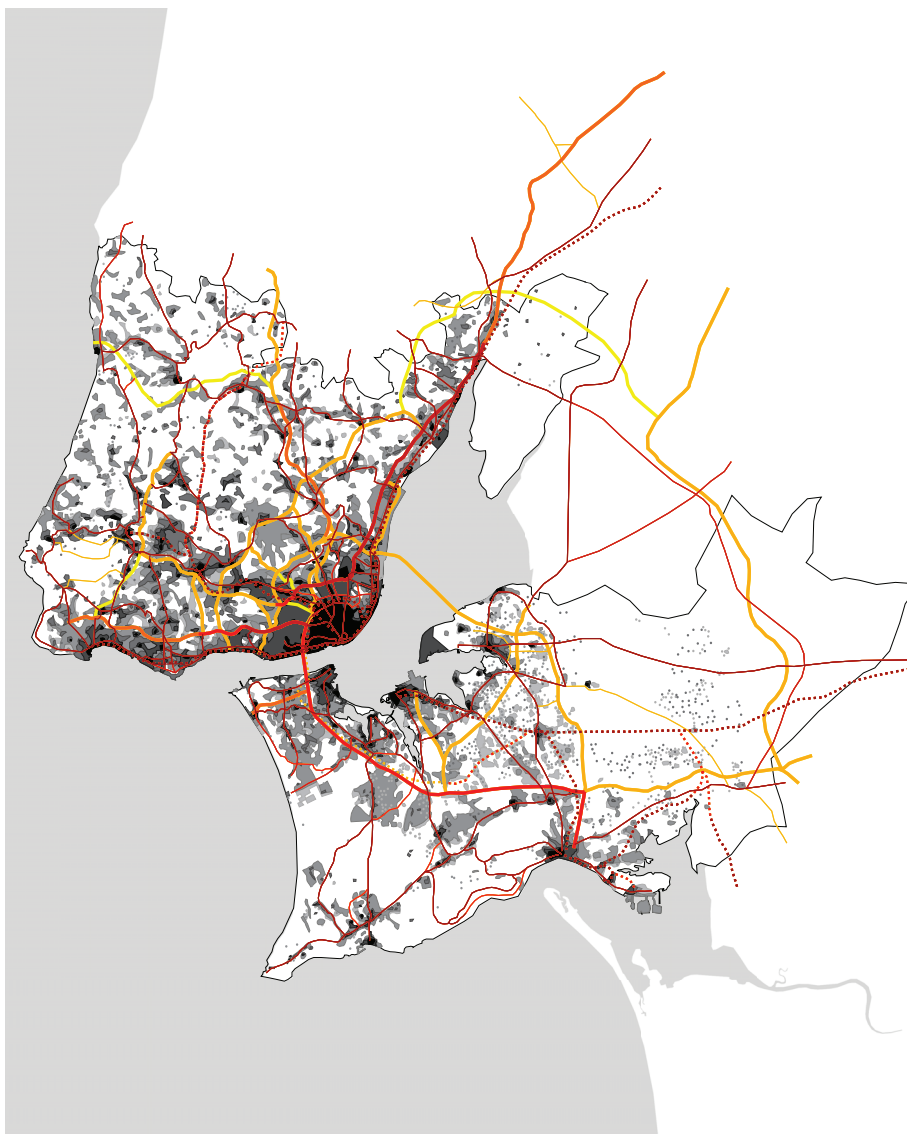
73 "Os prédios também são anúncios luminosos. (...) prédios inteiros iluminam-se, mas não pelo reflexo de focos de luz: eles mesmos tornam-se fontes de luz, graças a tubos de néon colocados bem próximos uns dos outros." in idem. p. 64.

A Estrada Comercial é um elemento urbano emergente no contexto actual metropolitano, sendo em certa medida o reflexo dos seus paradigmas urbanos, em especial de áreas mais periférica e não consolidadas. É claramente um objecto urbano que resulta da cidade extensiva, de crescimento urbano disperso e descontínuo que se pendura ao longo das principais vias de comunicação.

De carácter misto, detém características morfológicas de uma estrada e de uma rua, estando num constante processo evolutivo e de transformação. A sua ocupação é dispersa, e a sua arquitectura é banal, de fraca qualidade compositiva e espacial, resultado de modelos estereotipados. Devido à sua posição estratégica na rede de mobilidade, concentra em si muitas estruturas ligadas à actividade comercial, construindo desde modo uma imagem de marca que a diferencia de uma “Estrada Urbana”. Artefactos como os sinais ou outros *upgrades* arquitectónicos, ajudam a intensificar uma imagem urbana comum, conferindo uma unidade ao objecto urbano, Estrada Comercial, que por si só é formado por uma heterogeneidade de formas acentuada. O próprio edificado também se transforma de modo a melhor acolher a publicidade e os artigos comercializados.

Tudo na Estrada Comercial se compõe em função dessa actividade, procurando potenciá-la. O automóvel é o veículo de locomoção privilegiado e como tal as estruturas comerciais criam estratégias de interação com o carro e consequentes velocidades de deslocação.

Por fim, a Estrada Comercial “nunca dorme”, tal como a sociedade contemporânea. A noite também tem vida pois os estabelecimentos são iluminados, possibilitando que os seus artigos brilhem no escuro, divulgando-os e criando motivos de novas deslocações por parte dos utilizadores.



[39] - Evolução da macha construída (1940 a 2001) e principais eixos de mobilidade (1940 a 2010) da Área Metropolitana de Lisboa.

4.2 A Estrada Comercial na Área Metropolitana de Lisboa

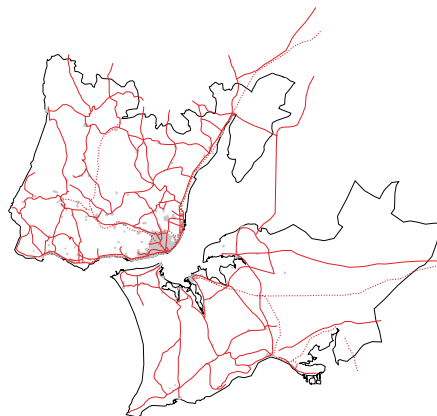
Tendo como base o elemento urbano Estrada Comercial, caracterizado de um modo sucinto no ponto anterior importa enquadrá-lo no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, entendendo a sua inserção neste território e procurando identificar alguns exemplos de objectos urbanos que poderão, *a priori*, ser incluídos nesta classificação. A identificação sumária de alguns destes objectos urbanos sustenta-se numa análise e observação local, registando características morfológicas e funcionais similares e assim permitir a selecção de um caso de estudo emblemático e fundamentalmente representativo do fenómeno.

Assim, importa igualmente compreender, sinteticamente, alguns dos aspectos mais caracterizadores do desenvolvimento urbano da Área Metropolitana de Lisboa, nas últimas décadas, de modo a melhor enquadrar o surgimento de alguns exemplos de elementos urbanos, classificáveis como Estradas Comerciais.

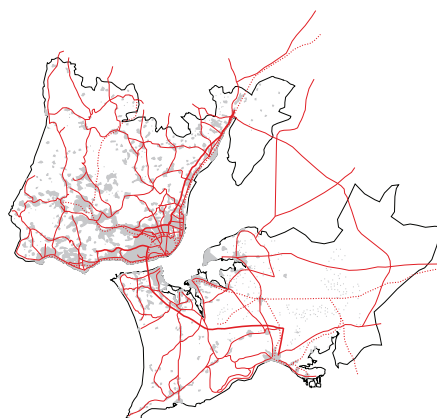
A Área Metropolitana de Lisboa teve um grande crescimento urbano nos últimos 50/60 anos, tendo como eixos referenciais de desenvolvimento as principais infraestruturas de mobilidade. Numa primeira fase (primeira metade do século XX) o crescimento correu de um modo tentacular e radial, centralizado no núcleo consolidado de Lisboa, e tendo como suporte a rede de caminho-de-ferro. Nas últimas décadas e já com desenvolvimento da rede de vias rápidas e auto-estradas (complementares à rede de caminho-de-ferro), o crescimento urbano na Área Metropolitana de Lisboa, emergem novos fragmentos urbanos, e novas centralidades. O tecido urbano torna-se mais heterogéneo, formal e funcionalmente, gerando estruturas urbanas mais complexas e de escala metropolitana⁷⁴.

Contudo, estes crescimentos não correspondem maioritariamente a fenómenos de dispersão demasiados atomizados, como sucede noutras regiões do país, mas

74 MORGADO, Sofia - Lisbon: Metropolis and Urbanised Landscape. in RIO FERNANDES, José; CRAVIDÃO, Fernanda; MORAES VALENÇA; Márcio, ed. - *Urban Developments in Brazil and Portugal: Studies of Portuguese-Speaking Countries Series/2*. New York: Nova Science Publishers, 2011. p. 7 (capítulo 5).

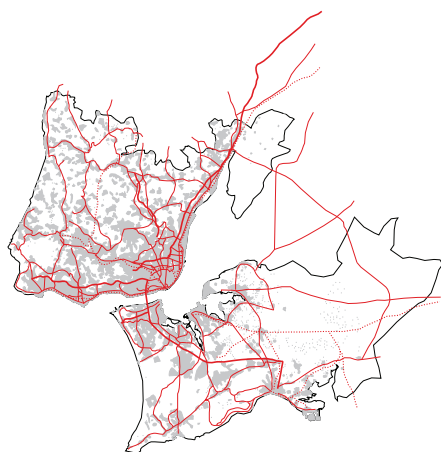


[40] - macha construída e principais eixos de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, em 1940.



[41] - macha construída e principais eixos de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, em 1965. (esquerda)

[42] - macha construída e principais eixos de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, em 1981. (direita)



[43] - macha construída e principais eixos de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, em 1991. (esquerda)

[44] - macha construída e principais eixos de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, em 2001. (direita)

sim, segundo fragmentos urbanos de maior ou menor dimensão que se foram estabelecendo ao redor de aglomerações urbanas pré-existentes e junto de locais de interacção entre vias de comunicação ou inclusivamente ao longo das mesmas.

Por outro lado, no caso da Área Metropolitana de Lisboa a concentração quase exclusiva, numa primeira fase do forte desenvolvimento, das principais actividades económicas ligadas ao sector terciário sobre a cidade de Lisboa, gerou uma intensidade e uma atratividade mais significativa se comparada ao caso da cidade do Porto, algo que não será indiferente ao facto de Lisboa ser do país.

Assim, as décadas de 60 e 70 são marcadas pelo despontar de um crescimento urbano muito acentuado, consequência do desenvolvimento económico e do aumento de população na região, surgindo um conjunto de operações urbanas que procuravam dar resposta às necessidades habitacionais. Constrõem-se urbanizações e loteamentos de várias densidades, médias ou elevadas, que se vão colando uns aos outros, com poucas relações de continuidade de traçados, sendo notório roturas de hierarquia na malha⁷⁵. A dispersão de baixa densidade concentrou-se de um modo mais intenso em bairros de génese ilegal que procuravam dar resposta às carências habitacionais da capital.⁷⁶

Mais tarde, com a adesão à Comunidade Económica Europeia (actual União Europeia), em 1986, chegam a Portugal a partir da década de 90 os fundos estruturais que permitiram construir na Área Metropolitana de Lisboa um vasta rede de acessibilidade e mobilidade, principalmente a rodoviária, constituindo uma grande expansão do número de vias rápidas e auto-estradas de âmbito regional, que procuraram servir as novas áreas de expansão urbana.

75 CAVACO, Cristina - *Formas de habitat suburbano: Tipologias e modelos na área metropolitana de Lisboa*. Lisboa:Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2009. Tese de Doutoramento em Urbanismo

76 “Um claro processo de dispersão é testemunhado, como descrito por Font (1999) - este não é uma construção dispersa de baixa densidade (tal como casa isolada de segunda habitação), mas em vez disso blocos de urbanização de média-alta densidade e tamanhos variados, que aparecem legais ou ilegalmente em todo a área AML. Essa explosão resulta na dispersão de fragmentos grandes e pequenos de alta densidade e crescimento rápido, ou de baixa intensidade e de crescimento lento no caso de parcelas ilegais para casas individuais.” (tradução do autor) in GEORGE, Pedro; MORGADO, Sofia - *Área Metropolitana de Lisboa 1970-2001: De la monopolaridad a la matricialidad emergente/Metropolitan Area of Lisbon 1970-2001: From monopolarity to an emerging matrix pattern*. in FONT, Antonio, ed. - *L’ Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The Explosion of the City: Territorial transformations in the South Europe Urban Regions*. Madrid:Ministerio de Vivienda, 2007.p. 68.

Todavia, este processo gerou e potenciou, o desenvolvimento de novos fragmentos urbanos tendencialmente de carácter nono-funcionais, habitacionais mas também especializados como serviços, centros de investigação e tecnologia, logística ou comerciais⁷⁷, que por si só originaram o surgimento de novos pólos, iniciando um ligeiro processo de descentralização de algumas das actividades económicas e de serviços até aí muito centralizadas na cidade de Lisboa⁷⁸.

O crescimento urbano da região intensifica-se, aumentando muito o retalhar do tecido urbano pelo território metropolitano, verificando-se contudo corredores de maior concentração e densidade junto dos eixos principais de saída do núcleo central, correspondendo à cidade de Lisboa, que se contrapõem a áreas intersticiais urbanizadas com maior grau de dispersão.

Assim, na margem norte da Área Metropolitana, a Grande Lisboa, eixos rodoviários como a A5 o IC19 e a A1 permitiram um maior desenvolvimento de outros corredores urbanos pré-existentes que se sustentavam nas linhas de caminho-de-ferro, reforçando-se como as principais ramificações do crescimento da região. Observa-se ainda nos períodos dos primeiros anos da década de 90 a construção de um novo eixo de crescimento, alicerçado na auto-estrada A8, que permitiu o aparecimento dos crescimentos urbanos da zona de Odivelas e Loures. Complementarmente as estes quatro braços, ao longo desta década as infraestruturas como a CREL (Cintura Rodoviária Externa de Lisboa) e a CRIL (Cintura Rodoviária Interna de Lisboa) permitiram uma maior concentração de inúmeros fragmentos urbanos nas suas proximidades e áreas de influência, contribuindo para uma maior concentração do tecido junto aos limites administrativos de Lisboa, sem que isso significa-se uma maior articulação e inter-relação entre fragmentos e seus traçados urbanos. Todo o restante território vai suportando um conjunto de pequenas operações de urbanização, metastizando todo o território entre os principais eixos de crescimento.

77 Fenómeno caracterizado no contexto metropolitano Norte Americano em: GARREAU, Joel - *Edge City: Life in the new frontier*. New York: Anchor Books, 1991.

78 *“Actualmente, o território metropolitano de Lisboa reage nevrálgicos a estímulos de vários tipos e observa-se muitas vezes que os centros de maior impacto económico não coincidem com os centros urbanos, que estimulam os crescimentos de alta intensidade ao seu redor. Assim, o centro metropolitano já não é Lisboa, mas uma rede de cidades com alto potencial (...) A evolução da metrópole em direcção a uma rede altamente eficiente produz uma constelação de espaços centrais de grande conectividade e projecção global.”* in MORGADO, Sofia - *Lisbon: Metropolis and Urbanised Landscape*. p. 12.

No caso da margem sul, correspondendo à Península de Setúbal, observam-se fenómenos de desenvolvimento urbano semelhantes aos da margem norte, principalmente ao longo da auto-estrada A2, mas também fenómenos urbanos específicos, que se concretizam no crescimento ao longo da planície da península de vastas áreas urbanas de baixa densidade de génese ilegal.

Mais tarde, já na viragem do século, a conclusão de algumas infraestruturas de mobilidade rodoviária como por exemplo a Ponte Vasco da Gama a norte no estuário, a auto-estradas A12 e as IC32 e IC21, permitiram servir as áreas urbanas da bacia sul do estuário do Tejo, ao mesmo tempo que potenciaram novos crescimentos de áreas de expansão urbana. Em contrapartida, na margem norte da área metropolitana, verifica-se a conclusão de mais infraestruturas de mobilidade que, procurando dar resposta as necessidades dos fortes desenvolvimentos urbanos ocorridos, principalmente no concelho de Loures, Odivelas, Sintra e Mafra, acabam por, uma vez mais, criar condições para o crescimento de mais fragmentos de tecidos, contribuindo para a construção de um território urbano disperso e que apenas em áreas mais próximas das principais vias ou dos núcleos urbanos primordiais é que apresenta alguma compacidade.

Por outro lado, verifica-se igualmente que a expansão da rede de infraestruturas de mobilidade rodoviária, que em vários casos tem relações de paralelismo com a rede pré-existente, constituída por estradas nacionais e municipais, acabou por originar também um processo de transformação em algumas dessas estradas. Estas adquirem novas funções, novas imagens, entrando em processos de mutação, assumindo uma natureza cada vez mais urbana.

É neste contexto de transformação das estradas nacionais e municipais que emerge na Área Metropolitana de Lisboa o fenómeno da Estrada Comercial, afirmando-se como uma nova forma de centralidade urbana, e gerando com ela, novas dinâmicas territoriais.

Assim, ao observar a região metropolitana de Lisboa, verifica-se que a Estrada Comercial surge fundamentalmente em áreas periféricas ao núcleo central, de maior densidade, de Lisboa (sensivelmente correspondente ao limite do concelho), sustentando-se quase sempre em vias de hierarquia intermédia, como as estradas nacionais ou municipais.

A Estrada Comercial desenvolve-se tanto na margem norte como na margem sul do Rio Tejo, e posiciona-se dos seguintes modos: ligação entre infraestruturas de escala superior e de maior mobilidade; ligação a aglomerações locais e por último, no interior do território, desenvolvendo-se em paralelo a um eixo dominante.



[45] - Localização de algumas das Estradas Comerciais mais relevantes, na Área Metropolitana de Lisboa.

Na primeira situação a actividade comercial desenvolve-se ao longo da estrada, visto que esta liga dois eixos de grande preponderância na mobilidade da metrópole, e assim acaba por incorporar grandes fluxos de trânsito, isto é, muitos potenciais consumidores.

Um dos casos que exemplifica esta situação é a N9, estrada nacional que une Ericeira a Cascais, passando por Mafra. Com as construções da autoestrada A5 (Cascais) e a IC19 (Sintra), a N9, durante muitos anos e até à recente conclusão da A16 que lhe é alternativa, foi o corredor preferencial de ligação

entre dois principais ramos de expansão da região norte da área metropolitana: o eixo Amadora – Sintra e o eixo Oeiras – Cascais. Este facto, conjugado com a particularidade da N9 ser a estrada que estabelece a ligação com o litoral e as zonas balneares da Ericeira, Praia das Maças, entre outras, veio potenciar o desenvolvimento de comércio especializado ao redor da via.

[46] - Ortofotomapa da N9, Mafra.



[47] - N9, Mafra.



Um outro exemplo ilustrativo é a recta dos Cabos Ávila (N117), que uma vez mais une a A5 à IC19, mas numa zona mais próxima de Lisboa, e como tal com características um pouco distintas na intensidade do fenómeno. O próprio perfil da via já sofreu alterações significativas, evoluindo para outro estado, mais próximo de uma via rápida e não de uma estrada nacional, onde a própria concentração comercial assume outras tipologias, principalmente ligadas a grandes superfícies comerciais, generalistas ou especializadas e específicas, como bricolage, desporto, produtos para automóveis, mobiliário, entres outros. O carácter comercial mantém-se e, por isso mesmo, não pode deixar de ser considerado como um corredor comercial.

As estradas como a N378, a N10 no troço junto de Azeitão (Concelho de Palmela) ou a própria N9 no troço entre Sintra e Ericeira, de um modo mais concentrado junto de Pêro Pinheiro, são casos paradigmáticos de estradas comerciais que emergiram após a sua ligação com um canal de mobilidade de escala superior, mas que anteriormente serviam de ligação entre aglomerados urbanos. Contudo, a sua recolocação mais estratégica e acessível à restante rede permitiu uma mudança da sua forma e função.

Os casos da N10 ou da N115 (variante da Vialonga) desenvolveram-se, respectivamente, paralelas à A1 e à CREL, , aproveitando a proximidade com estes eixos para se posicionarem de um modo mais estratégico dentro da área metropolitana. Assim, a actividade comercial, juntamente com a indústria, implanta-se junto da berma da estrada, servindo-se desta numa ordem local. No entanto, devido à proximidade das outras infraestruturas de maior escala, acaba por estar simultaneamente colocada de um modo mais abrangente, interagindo com as dinâmicas metropolitanas. Estas estradas ganharam novas configurações, fruto das conseqüentes adaptações e mutações inerentes às novas actividades que foram incorporando.



[48] - Ortofotomapa da N10, Vila Franca de Xira



[49] - N10, Vila Franca de Xira

Por último, é de referir que devido a este conjunto eixos urbanos formados por Estrada Comerciais com actividades diversificadas, especializadas e em certos casos diferenciadas entre ambas, acaba por criar vários espaços de centralidade urbana no território metropolitano de Lisboa. Este facto introduz na metrópole dinâmicas interessantes nos fluxos diários das movimentações urbanas, ao mesmo tempo que enriquece a metrópole com novos elementos urbanos mais competitivos. Assim, o território incorpora estruturas urbanas que possibilitam não só mais alternativas de desenvolvimento económico para as populações e empresas mas também para o seu próprio desenvolvimento urbano, visto que estas estradas se assumem como eixos alternativos e complementares de crescimento e consolidação do tecido urbano.

O caso de estudo

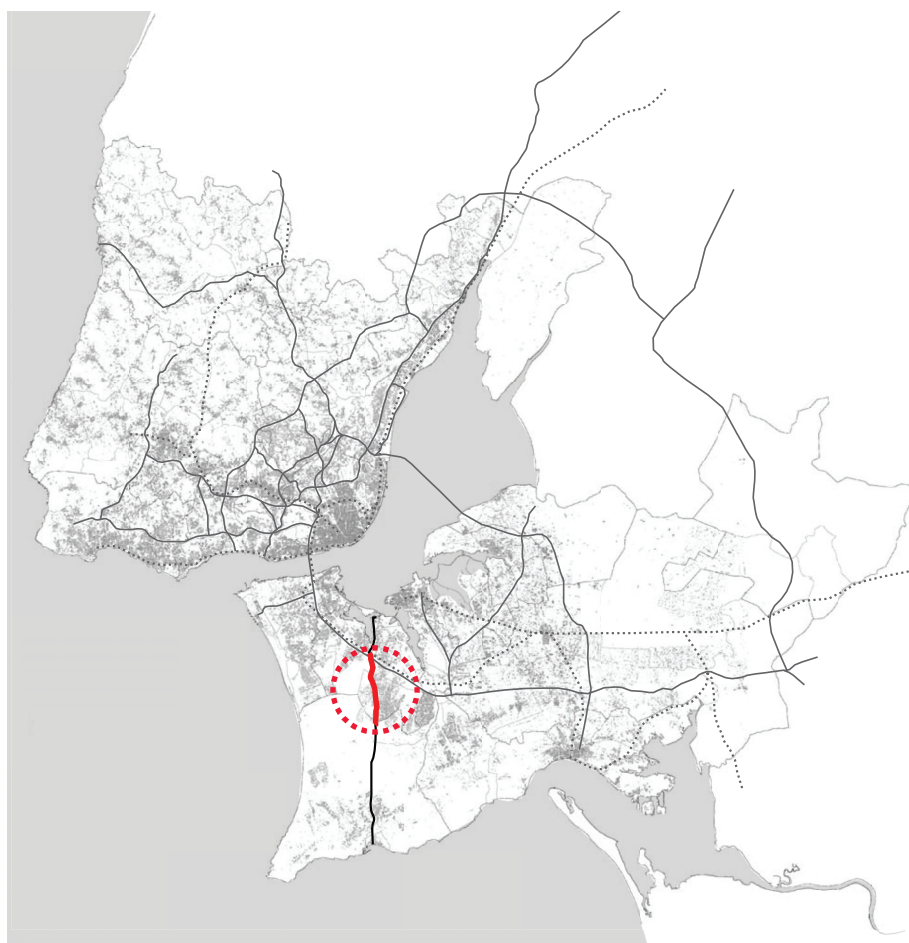
Tendo presente a diversidade de casos existentes na Área Metropolitana de Lisboa, importa analisar de um modo mais detalhado um caso de estudo – a N378 – expondo-o como caso exemplar do fenómeno.

O caso de estudo, a N378, localiza-se na margem sul da Área Metropolitana de Lisboa, mais especificamente no concelho do Seixal apresenta particular relevância devido às suas características morfológicas e diversidades de actividades que se estendem continuamente ao longo de 6 quilómetros, grande parte do seu percurso urbanizado, uma vez que a outra parte da estrada atravessa uma mata de floresta protegida, já no concelho de Sesimbra.

A escolha da N378 surge como corolário de uma análise cruzada e local efectuada a vários casos similares, tornando-se evidente que possuía todas as características mais carismáticas e representativas deste tipo de elemento urbano. Além disso, a N378 transparece com uma clareza pouco comum o processo de metamorfose que vive, estando expostos vários dos processos de transformação comuns a estes elementos urbanos, contribuindo para a interrogação se não estaremos perante uma nova tendência de rua contemporânea.

De enfatizar, por fim que a estrada é igualmente um eixo importante para a organização de alguns fragmentos de tecido urbano que o rodeiam, possuindo

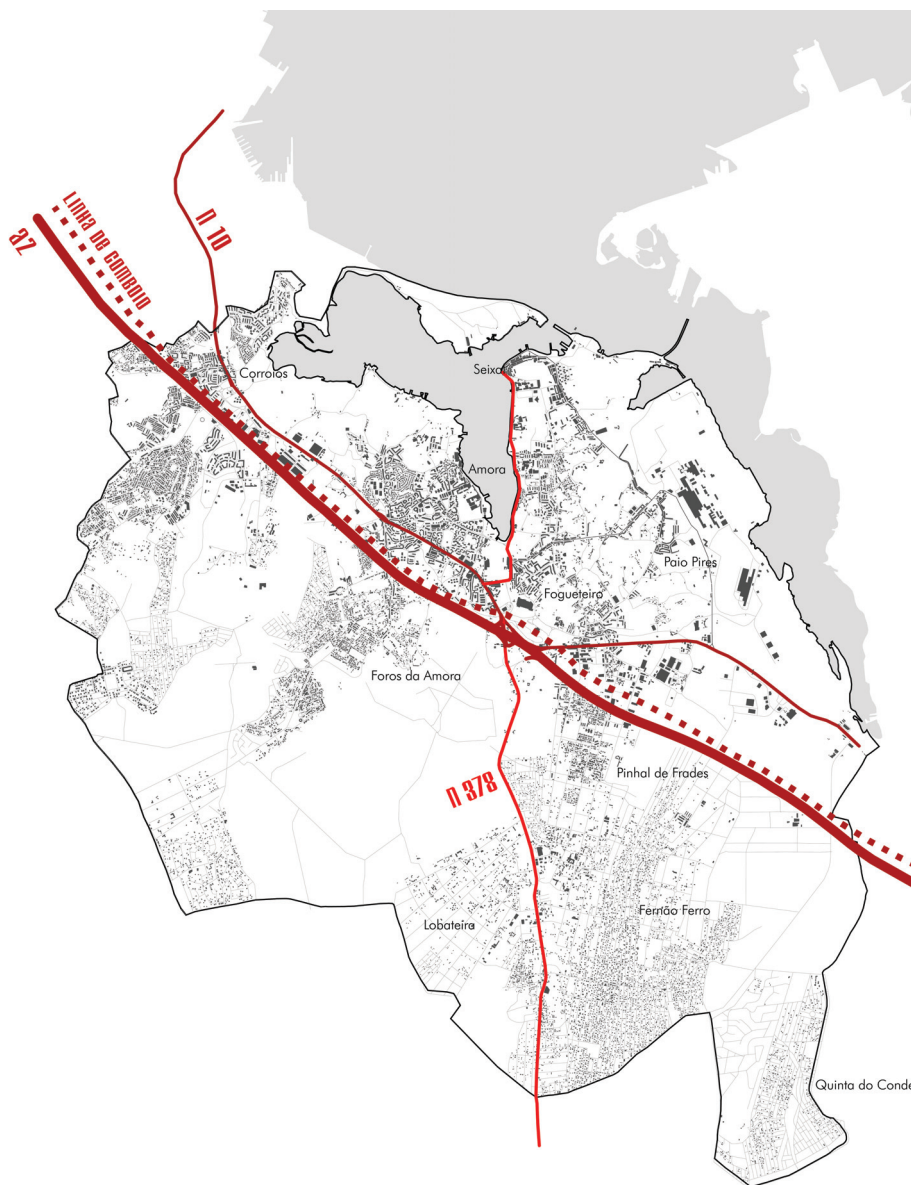
por isso uma função de destaque dentro do próprio concelho e área envolvente. A estrada nacional N378 assume-se como objecto apetecível para a análise morfológica e respectiva tipificação, contribuindo para a compreensão destes novos elementos urbanos que têm cada vez mais influenciam na constituição e estruturação do território.



[50] - Localização do caso de estudo N378, Seixal.

5

O Caso Singular da Estrada N378



[51] - Concelho do Seixal, enquadramento geral

5.1 A N378 no concelho e na metrópole

A estrada nacional N378 apresenta-se como um eixo urbano estruturante no concelho do Seixal, atravessando no sentido norte-sul todo o município e agregando em seu redor vastas áreas urbanas.

Dentro da rede de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, a N378 faz parte de um conjunto de antigas⁷⁹ estradas nacionais que coordenadas com os principais eixos de mobilidade, vias rápidas ou auto-estradas, procuram distribuir os fluxos urbanos diários mais para o interior do território. No fundo, a N378 encontra-se num segundo nível de importância hierárquica viária, procurando servir os vários pedaços de tecido urbano que constituem as áreas mais periféricas do centro da área metropolitana.

A estrada N378 está directamente ligada ao principal e fundamental eixo de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa Sul – a auto-estrada A2 – artéria de abrangência nacional, que une Lisboa a todo o sul do país, mas que ao longo da península de Setúbal assume claramente um impacto regional, gerando dinâmicas urbanas próprias. A união entre os dois elementos (A2 e N378) realiza-se exclusivamente no nó do Fogueteiro, bem no centro geográfico do município do Seixal. É através deste nó que vastas áreas urbanas⁸⁰ do município estabelecem a sua ligação com a restante metrópole. Importa destacar a zona de Fernão Ferro como uma das áreas mais significativas e de maior relevância desta zona do concelho, não só pela sua extensão territorial e elevado número populacional que aí habita⁸¹, mas fundamentalmente pela sua contiguidade com o caso de estudo (Estrada Comercial), suportando-se o seu tecido urbano na N378.

79 O conceito de antigas surge, não porque institucionalmente tenham deixado de ser consideradas estradas da rede nacional, mas porque, na actualidade estas vias acabam por ter um carácter metropolitano, relacionando-se mais com as dinâmicas urbanas da metrópole e perdendo assim uma preponderância de eixos ligação de âmbito nacional.

80 O nó do Fogueteiro é o único ponto de ligação de todo o concelho do Seixal com a A2, por isso todo o município lhe é dependente, contudo destacam-se as ligações mais directamente relacionadas com o centro histórico, com a Amora, Foros da Amora, Fogueteiro, Cruz de Pau, Pinhal de Frades, Fernão Ferro, entre outros.

81 Segundo os censos nacionais de 2001 a população residente era de 10 753 pessoas. Dados disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística.

Esta particularidade de todo o concelho do Seixal estar dependente de um único ponto de ligação com a principal rede de mobilidade da área metropolitana, acaba por gerar uma maior pressão urbana junto do nó, levando ao desenvolvimento de uma forte dinâmica de crescimento de actividades especializadas nesta área, assim como ao longo da antiga estrada nacional (N378), com consequência directa nos tecidos imediatamente confinantes.

O concelho do Seixal, com uma ocupação dispersa, composta por fragmentos de tecido urbano descontínuos, apresenta-se estruturado fundamentalmente segundo dois eixos: o da A2 (no sentido Este-Oeste) e o da N378 (Norte-Sul). É através destas infraestruturas de mobilidade que o desenvolvimento urbano se ancorou. Porém, importa mencionar, que tais infraestruturas detêm escalas de influência e impactos distintos ao nível regional e metropolitano.

O primeiro caso, ainda mais reforçado com o paralelismo da linha de caminho-de-ferro, assume-se claramente como o principal corredor de desenvolvimento urbano da margem sul da Área Metropolitana de Lisboa, atravessando os concelhos de Almada, Seixal e Palmela, onde lhe estão acopladas algumas actividades económicas importantes da metrópole, destacando-se de um modo mais evidente a Auto-Europa.

Esta grande estrutura urbana configura-se como uma formação linear, de carácter filiforme, constituída por várias infraestruturas de mobilidade, de diferentes graus e escalas e que, conjuntamente com os vários fragmentos urbanos, constituem uma identidade própria, com características e relações morfológicas particulares, levando à definição de uma identidade singular e uma deste território. Estas formações urbanas caracterizam-se morfológicamente por se constituírem por elementos estruturais filiformes e com relações de paralelismo entre si, em que os elementos filiformes secundários se comportam como cordas que se vão entrelaçando uns nos outros e ao redor da infraestrutura principal, criando alguns pontos de penetração para o interior do território. Nos espaços intersticiais desenvolveram-se diversos tecidos urbanos que vão criando fortes relações de dependência com estas estruturas, seja essa dependência de carácter físico e formal, visual ou simplesmente de carácter económico e funcional.

Assim, tendo como base de suporte as várias vias de comunicação, o desenvolvimento urbano do território circundante ao eixo formado pela A2, linha de caminho-de-

Eixo A2, N10 e linha de Caminho-de-ferro.

ferro e N10, que se deu segundo a matriz acima descrita, originou o crescimento de várias áreas urbanas condicionadas pelas relações de conectividade com as infraestruturas. Em consequência pode verificar-se a existência de áreas urbanas que variam entre a alta densidade e a baixa densidade, sendo que em muitos dos casos estas diferentes áreas convivem lado a lado sem qualquer tipo de relação de continuidade do seu traçado e do seu espaço público.

Como zonas de um crescimento mais acentuado e compacto, mas não necessariamente consolidado, importa destacar áreas como a Amora e Foros da Amora, fragmentos urbanos que conjuntamente com a zona de Corroios constituem áreas de grande concentração populacional dentro do concelho do Seixal, cerca de dois terços do total de habitantes do município (cerca de 96 000 de 150 000 indivíduos, segundo os dados dos censos nacionais de 2001), por isso têm um papel de destaque dentro do tecido urbano do município e da região.

Os fragmentos de maior densidade, por regra associados a áreas urbanizadas predominantemente com edifícios de habitação colectiva, encontram-se a norte do duplo eixo infraestrutural (auto-estrada A2 e Linha de Comboio) ou, em casos pontuais, imediatamente confinantes a sul, constituindo fragmentos soltos com poucas ou nenhuma interligações entre si. Apresentam características morfológicas muito distintas, fruto de diferentes operações de loteamento, desarticuladas e desenvolvidas de um modo individualizado⁸², sem uma noção de conjunto ou uma visão estratégica de escala mais alargada.

Estas áreas apresentam uma maior diversidade de usos, tendo em certos casos pequenos estabelecimentos comerciais de apoio local e serviços incorporados nos próprios edifícios de habitação. Verifica-se ainda a presença de alguns equipamentos de apoio à comunidade. Na grande maioria, esta sucessão de fragmentos procura estabelecer uma certa relação de ancoragem mais directa na antiga estrada nacional N10, definindo-se esta antiga infraestrutura de mobilidade de carácter nacional, como um eixo urbano, interlocutor entre os vários tecidos

82 “O processo legal mas inadequado da organização e divisão do território em parcelas, criou um puzzle de muitas peças – fragmentos de urbanização unidos à antiga rede de estradas nacionais e municipais...” (tradução do autor) in in GEORGE, Pedro; MORGADO, Sofia - Área Metropolitana de Lisboa 1970-2001: De la monopolaridad a la matricialidad emergente/Metropolitan Area of Lisbon 1970-2001: From monopolarity to an emerging matrix pattern. in FONT, Antonio, ed. - *L' Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The Explosion of the City: Territorial transformations in the South Europe Urban Regions*. Madrid:Ministerio de Vivienda, 2007. p. 70.

e de uma certa estruturação do território urbano a norte da grande infraestrutura de mobilidade.

No que diz respeito às áreas de menor densidade de construção, por norma associadas a processos de urbanização baseados na constituição de habitação de características unifamiliares, estas localizam-se sobretudo a sul da auto-estrada, aproveitando a planície da península. Definem-se como áreas de ocupação mais extensiva, urbanizando grandes zonas do território, pulverizando-o com pequenas unidades construídas. Estas urbanizações configuram igualmente áreas de grandes loteamentos, sequência do fraccionamento de antigas propriedades rurais, que muitas vezes correspondem a áreas florestais, na sua grande maioria pinhais, em contraponto com as outras urbanizações de maior densidade que normalmente correspondem a pequenos terrenos de carácter agrícola.

Esta forma de ocupação do solo, descrita por Pedro George como *“Parcelas ilegais que significam a incorporação de milhares de hectares de uma textura urbana unifuncional na paisagem urbana, de baixa densidade e de uma tipologia repetitiva e isolada, casas unifamiliares com pouco espaço e pouca infraestrutura, apenas um esqueleto de vida urbana...”*⁸³, acaba por ter como exemplos paradigmáticos os casos de Fernão Ferro, Quinta dos Morgados, Pinhal de Frades e a Quinta do Conde, todos situados no concelho do Seixal, onde esta forma urbana se concretiza de um modo quase textual e onde verificamos o claro predomínio do uso habitacional.

Contudo, junto das principais vias de comunicação, interiores ou circundantes aos fragmentos, verifica-se o crescimento de actividades ligadas ao comércio, serviços, indústria ligeira ou armazenagem, aproveitando as melhores condições de mobilidade e de visibilidade.

No que diz respeito ao segundo eixo de desenvolvimento urbano do concelho, a estrada N378, este está directamente ligado a um caso de desenvolvimento urbano segundo uma ocupação mais extensiva e de menor densidade.

83 in GEORGE, Pedro; MORGADO, Sofia - Área Metropolitana de Lisboa 1970-2001: De la monopolaridad a la matricialidad emergente/Metropolitan Area of Lisbon 1970-2001: From monopolarity to an emerging matrix pattern. p. 70.

A via atravessa, e estrutura em grande parte, o traçado urbano do bairro de Fernão Ferro, sendo que, após o cruzamento com o nó do Fogueteiro, a estrada suporta uma série de pedaços de tecido, desarticulados entre si e que se lhe vão associando até ao seu término, já junto do núcleo histórico do Seixal.

Eixo estrada N378

A estrada N378 constitui um eixo de particular relevância dentro do próprio concelho, assumindo o papel de um importante corredor de suporte de vastas áreas urbanas.

Por outro lado, a relação estreita e de dependência que tem com o outro e principal corredor de mobilidade, a A2, acaba por dotar a N378 de um potencial único dentro desta região.

Este facto permitiu que, ao longo dos últimos anos, este elemento urbano fosse sedimentando uma posição estratégica, relacionando a sua localização geográfica com o seu posicionamento dentro da rede de mobilidade da área metropolitana. A N378, através da ligação da auto-estrada A2, acaba por estar relativamente próxima de Lisboa, estando entre 10 a 20 minutos de distância⁸⁴ da capital, através da Ponte 25 de Abril e por sua vez a partir daí, ao principal centro da metrópole e a todos os outros pequenos centros existentes na margem norte. Por outro lado, servindo-se novamente da A2, estabelece igualmente ligações com outro corredor de mobilidade relevante, o IC32, que faz a ligação com o restante arco ribeirinho sul, colocando a N378 também numa boa localização no contexto da bacia sul do rio Tejo e consequentemente relacionando-se com aglomerados urbanos importantes como o Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete todos próximos do rio, ou a pequenos núcleos mais no interior como o Pinhal Novo e Rio Frio. Por outro lado permite, através da Ponte Vasco da Gama, entrar em Lisboa pelo lado norte. De salientar ainda que a N378 é o único acesso relevante à vila de Sesimbra, um dos principais pontos balneares da Área Metropolitana de Lisboa, assim como ao Parque Natural da Arrábida, estabelecendo através deste ligações a Palmela e Setúbal. Assume-se assim, como uma via importante de conexão com toda a região mais a sul da península, junto da foz do rio Sado, apenas complementada pela estrada nacional N10.

84 Dados disponíveis in TENEDÓRIO, José António, coord. - *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa:Área Metropolitana de Lisboa, 2003.

Toda esta interacção com a rede de mobilidade gerou condições altamente privilegiadas para a instalação de um vasto conjunto de actividades económicas ao longo da estrada N378. Assim, surge com relativa naturalidade a instalação cada vez mais intensa de estruturas ligadas ao comércio, indústrias ligeiras e/ou de armazenamento. Verifica-se a presença de várias tipologias de ocupação, existindo desde casos de grandes edificações, até casos de total inexistência de qualquer estrutura construída, consistindo a ocupação do lote apenas na exposição do produto a comercializar ou armazenado.

A estrada, ao longo das últimas três décadas, tem vindo a consolidar-se como um corredor de carácter próprio, tirando partido da sua localização e inserção na rede, definindo-se como um eixo de relevância dentro dos fluxos pendulares existentes na Área Metropolitana de Lisboa.

5.2 Morfogénese e processo evolutivo

Morfogénese como instrumento de leitura do objecto

A Cidade, como organismo vivo que é, incorpora na sua história constantes transformações, estando num processo evolutivo permanente e ininterrupto. Como tal, quando se cristaliza um objecto urbano num determinado período temporal com o objectivo de o analisar, importa realizar um exercício de retrospectiva, mesmo que com limites temporais definidos ou relativamente curtos e específicos, de modo a melhorar a sua compreensão e interpretação. Assim, mesmo que o principal enfoque do trabalho se centre na análise morfológica da N378, tal como se apresenta no momento actual, é de suma relevância realizar uma leitura evolutiva deste elemento urbano desde a sua génese, compreendendo os episódios que mais marcaram o seu desenvolvimento urbano, quais os condicionalismos que foram moldando a sua forma e as suas características urbanas actuais. A análise da morfogénese de um objecto urbano possibilita realizar uma leitura mais correcta do mesmo, permitindo uma melhor fundamentação das suas características urbanas e simultaneamente um conhecimento histórico do objecto. Assim, obtém-se uma construção mais exacta do conhecimento dos factos que geraram as formas urbanas actuais, elevando o nível de interpretação do objecto no processo evolutivo e consequentemente projectar a sua evolução para um futuro próximo.

Deste modo, procurou-se realizar uma leitura dos últimos 50 anos, coincidindo sensivelmente com a última década do regime do Estado Novo, portanto pouco tempo antes da revolução de Abril que tão profundas alterações trouxe para a sociedade portuguesa. Este período de 50 anos abrange o período imediatamente anterior à construção da ponte 25 de Abril (à data Ponte Salazar), infraestrutura urbana que gerou impactos marcantes no desenvolvimento urbano da região envolvente a Lisboa, em particular na margem sul do Rio Tejo.

Como suporte base e simultaneamente como principais instrumentos de leitura o trabalho utiliza os conjuntos de cartas militares, à escala 1:25 000, dos anos

1961 e 1963, 1993 e 2009, que por sua vez correspondem aos períodos de registos existentes dentro do já referido tempo de análise. Complementarmente, são utilizadas cartas cadastrais, à escala 1:100 000, dos primeiros anos da década de 70, assim como ortofotomapas do ano 2000 de modo a suprimir momentos importantes da evolução do elemento estudado. Importa salientar que no caso da observação da carta cadastral dos anos 70, esta não se pode sobrepor exactamente sobre a mesma base das cartas militares à escala 1:25 000, devido às naturais distorções e diferenças de rigor associadas à diferença de escalas. Contudo, é de suma importância a sua observação tenho em conta a relevância do período em causa na história da região, assim como pela pertinência de observação do território nos tempos imediatamente posteriores à construção da Ponte 25 de Abril (1966), procurando identificar quais as consequências directas ocorridas junto da N378 após a conclusão da referida infraestrutura. Assim, a carta acaba por possibilitar a observação de um conjunto de fenómenos ocorridos nessa época, importantes para a compreensão do desenvolvimento urbano da região e que são claramente perceptíveis nas cartas mais recentes.

Por outro lado, estas peças complementares procuram manter uma regra de análise baseada em intervalos temporais de cerca de 10 anos, sendo de assinalar a impossibilidade de observação do período correspondente aos anos 80 devido à inexistência de levantamentos efectuadas nesse período que possam ser fruto de análise ao longo do trabalho e do seu espaço temporal de desenvolvimento.

Por último é de mencionar que foi igualmente usado o conjunto de cartas militares de 1937 e 1939, com o intuito de realizar uma despistagem a um período um pouco anterior, verificando se existiriam diferenças significativas que pudessem levar a uma alteração do período de retrospectiva.

A referida informação de base foi recolhida junto do Centro de Cartografia⁸⁵ da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa e completada por alguns elementos existentes no seio do projecto de investigação “*A Rua em Portugal – Inventário Morfológico*”, desenvolvido na mesma instituição e do qual este trabalho é consequência.

85 As bases recolhidas no referido centro têm como fonte original as seguintes instituições: Instituto Geográfico Português e Instituto Geográfico do Exército.

N378 uma estrada em estado de metamorfose.

A N378, remonta aos tempos da monarquia portuguesa, mais concretamente ao século XIX tendo como génese primária a função de via de comunicação estabelecendo, como na maioria dos casos, a união entre dois aglomerados urbanos.

A N378 unia o núcleo urbano de Sesimbra, uma pequena povoação de carácter piscatório localizada a sul da Península de Setúbal, com os núcleos urbanos de Seixal e Almada, sendo a ligação a este último realizada através da bifurcação com a estrada nacional N10. Deste modo, a estrada N378 assume como factor primitivo para a sua existência, o facto de materializar o eixo que conectava dois pontos localizados em diferentes locais no território.

Desde então até ao período de análise anteriormente referido não se registam alterações significativas, mantendo como função principal, senão mesmo única, a de infraestrutura de mobilidade, caracterizando-se esse período, por um muito ligeiro pontuar de edificações junto da via.

Década de 30

No final da década de 30 do século XX, verificamos que a N378 mantém uma ocupação muito pontual ao longo da via, em especial junto da bifurcação com a N10, que dividia o destino entre os núcleos urbanos primordiais de Almada e Seixal. Verifica-se também mais a sul, pouco antes do cruzamento para a Lagoa de Albufeira, alguma ocupação imediatamente confinante com as margens da estrada, que era acompanhada igualmente por algumas construções localizadas um pouco mais no interior.

Contudo, importa desde já salientar que a N378 mantém neste período uma forma quase intacta à sua origem, sendo tendencialmente recta, percorrendo livremente a planície da Península de Setúbal.

No entanto, a estrada ao longo do seu percurso é ligeiramente condicionada por características geográficas do território que atravessa, particularmente ganhando uma certa sinuosidade originada por uma linha de água com alguma expressão, que junto da baía do Seixal ganha o nome de Rio Judeu. A estrada e a linha de água desenvolvem-se lado a lado, num paralelismo apenas quebrado já perto do actual cruzamento para Coina e Lagoa de Albufeira. Deste modo, embora



o território seja praticamente plano, sem acentuadas diferenças de cotas, pode dizer-se que a estrada N378 se assume como uma via de fundo de vale⁸⁶.

A N378, no final dos anos 30, apresentava poucas intercepções com outras vias verificando-se assim poucos eixos de penetração para o interior do território, sendo em certa medida excepção a área envolvente à intercepção com a N10, onde podemos observar um ligeiro aumento de vias que cruzam as duas principais estradas

Década de 60

Observando então o período imediatamente anterior à construção da ponte sobre o Tejo, ocorrida na década de 60, verifica-se que em comparação com o período anteriormente analisado não existem grandes modificações no que diz respeito às edificações. Apenas se regista um pequeno aumento do número de construções a sul junto das pré-existentes, mas efectivamente apenas três edificações se localizam junto da via. Em contrapartida, a norte, junto do cruzamento com a N10, regista-se um aumento mais significativo, inclusivamente com o aparecimento das primeiras construções de habitação colectiva e de unidades industriais, fenómeno que não é indiferente ao facto de se registar também um desenvolvimento da N10 em direcção a Palmela, intensificando a importância da intercepção com a N378.

A forma e traçado urbano da estrada de um modo geral não registam alterações, mantendo as suas principais características morfológicas. No entanto, verifica-se um grande e importante aumento de novas vias, perpendiculares à N378 e também em certos troços paralelas, estabelecendo a base de uma rede de expansão do sistema envolvente à infraestrutura principal, ainda hoje reconhecíveis. O número de intercepções com a N378 aumentou neste período, gerando novos eixos de penetração para o interior do território e, simultaneamente, alicerçando uma primeira estrutura urbana para futura ocupação, baseada num fraccionamento de propriedades rurais. Este facto desenvolveu, então, alterações pontuais ao nível da forma do traçado urbano, começando a atribuir-lhe um carácter de espinha central de um crescimento urbano que começa a dar sinais de emergir.

Este crescimento de vias e caminhos em redor da N378 vai sendo condicionando em termos morfológicos, igualmente pela estrutura hídrica do território,

86 CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi - *Interpreting Basic Building: Architectural composition and building typology* (1ª ed. 1979). Firenze: Alinea, 2001. p. 214.



[53] - N378, 1963.

estabelecendo em muitos casos relações de paralelismo com as linhas de água de maior caudal e deste modo gerar novas configurações ao traçado urbano da N378 e suas vias envolventes. No entanto, trata-se de um crescimento desestruturado, sem qualquer organização hierárquica, do qual resulta uma realidade confusa, orgânica, seguindo um conjunto de vicissitudes não articuladas. Não se observa qualquer relação entre a implantação das edificações e a estrutura viária em desenvolvimento, verificando-se casos onde o edifício se localiza marginalmente às vias, mas também casos opostos, dispondo as construções mais para o interior da propriedade. A habitação ou apenas construção de apoio à actividade rural predominam na ocupação, assinalando-se apenas uma excepção a norte junto do cruzamento com a N10, já em direcção ao centro do histórico do Seixal, com a implantação de duas unidades industriais, muito perto da baía.

Últimos anos de governação do Estado Novo, primeiros anos após resolução de Abril.

Após a construção da actual Ponte 25 de Abril (1966), e a consequente construção da auto-estrada A2 até ao Fogueteiro, onde se fundia com a estrada N10 através de um nó viário de alguma expressão, verificamos nos primeiros anos da década de 70 profundas transformações urbanas em toda a região envolvente, intensificadas ainda mais devido à proximidade do cruzamento entre a N378 e a N10 que dista poucos metros a norte.

Este período é marcante no desenvolvimento urbano da região e em particular no elemento urbano singular, a N378, porque a implementação de uma infraestrutura de mobilidade de escala superior permitiu um aumento da acessibilidade ao centro de Lisboa, diminuindo os tempos de deslocação rodoviária, combinado com o natural aumento da pressão imobiliária sobre os terrenos da região.

Por outro lado, e como aspecto de grande relevância para o desenvolvimento da N378 neste período, importa recordar que com a Revolução de Abril de 1974 o país viveu fortes transformações sociais, com alguns períodos de instabilidade política, levando a um descontrolo na regulamentação urbana muito acentuado. Ascende um sentimento de democratização no direito à habitação própria dentro da população de rendimentos mais baixos, reforçada por uma remodelação do sistema financeiro e bancário, que facilitou as condições de acesso ao crédito. A região de Lisboa acolhe grandes quantidades de população oriundas das antigas

colónias⁸⁷ e de imigrantes vindo de países como Alemanha ou França que, numa primeira fase, se instalam em zonas rurais mas que depois acabam por partir para a metrópole em busca de melhores condições de vida.

Estavam assim lançadas as premissas para um forte desenvolvimento urbano nas áreas periféricas a Lisboa. Os processos de loteamento⁸⁸ surgiam um pouco por todo lado, seguindo a estrutura cadastral rural pré-existente, de um modo fragmentado e muitas vezes segregado do contexto envolvente, mesmo que numa primeira fase ainda existisse alguma continuidade de tecidos. Todavia, essa contiguidade de tecidos não reflectia relações de continuidade urbana de um modo minimamente estruturado, sendo notória, uma total falta de visão global das diversas urbanizações em desenvolvimento. O fenómeno da suburbanização intensifica-se após a queda do regime do Estado Novo e, com a falta de resposta às necessidades de habitação, possibilitou a emergência de formas de crescimento extensivo de génese ilegal, estabelecendo relações de proximidade com a rede de estradas nacionais pré-existente. A fragmentação urbana enraizada foi agravada então com as discontinuidades entre tecidos, que apenas se conectavam através da rede de mobilidade.

Tendo como base todos estes pressupostos, verificamos com naturalidade que a introdução da auto-estrada A2 na Península de Setúbal veio trazer um canal privilegiado de deslocação de pessoas diariamente para Lisboa, tornando os terrenos vagos da península como espaços de oportunidade para o aparecimento de novas áreas urbanas.

Assim, a ligação directa e física entre a N378 e a A2 provocou transformações urbanas sobre a estrada nacional, marcando consequências claras no seu desenvolvimento. É notório um aumento do edificado ao redor das margens da via, mesmo que de um modo disperso e sem grandes relações de continuidade. Deu-se ligeiro aumento do número de construções, mantendo um padrão que já vinha anteriormente a verificar-se, ou seja, um desenvolvimento de novas edificações

87 “...600 000 portugueses regressaram vindo das ex-colónias.” in in GEORGE, Pedro; MORGADO, Sofia - Área Metropolitana de Lisboa 1970-2001: De la monopolaridad a la matricialidad emergente/Metropolitan Area of Lisbon 1970-2001: From monopolarity to an emerging matrix pattern. p. 66.

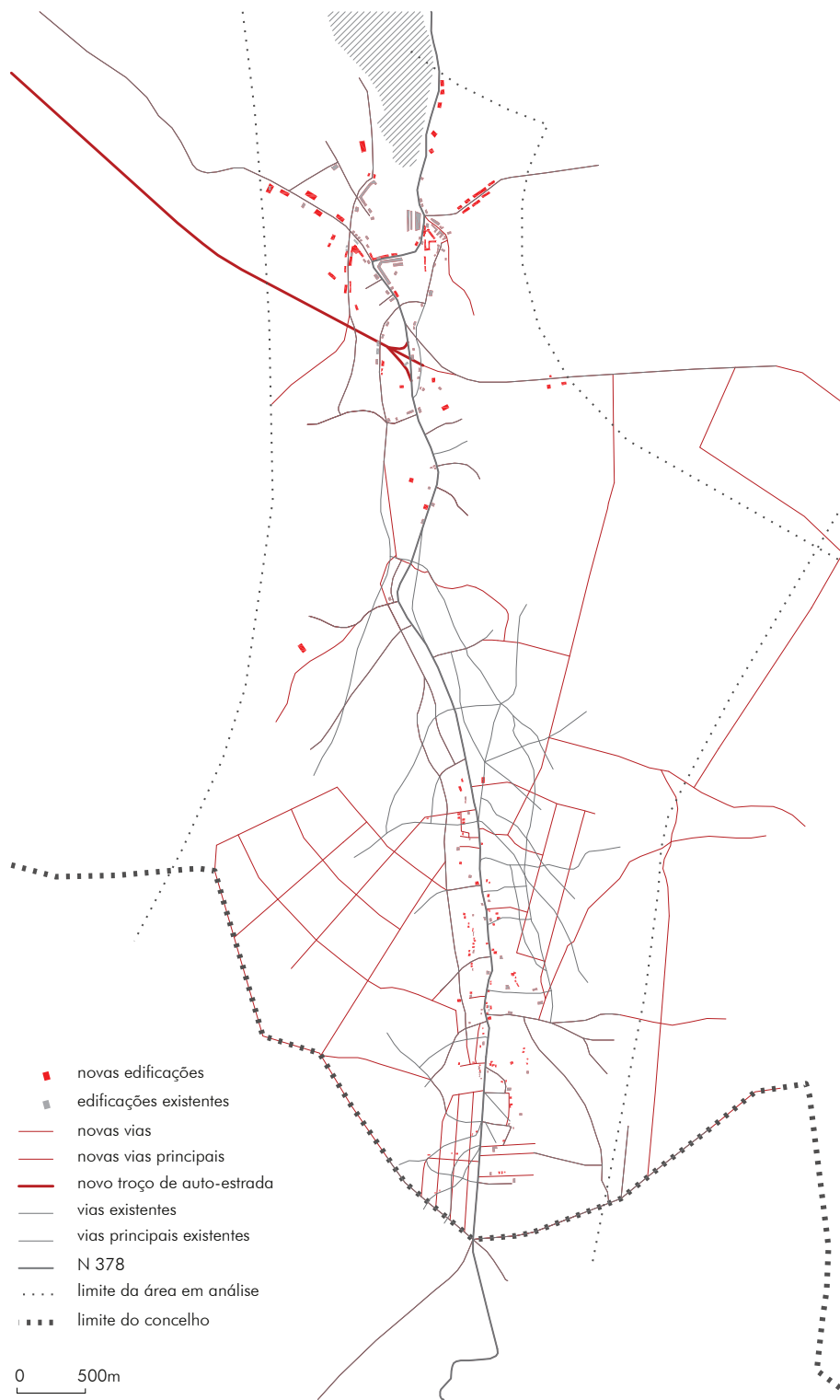
88 O Decreto-Lei 46/673 de 29 de Novembro de 1965 retirou o poder político e instrumental aos municípios de controlarem o processo de urbanização, consagrando a partir dessa data o direito aos privados de urbanizar o território.

junto de outras já pré-existentes denotando de certo modo um carácter urbano específico à estrada nesse troço, principalmente quando comparado com outros troços mais a norte onde o enquadramento florestal da via é o predominante, senão mesmo exclusivo.

Em relação à zona circundante ao cruzamento com a estrada nacional N10, a lógica mantém-se, talvez até de um modo um pouco mais intenso. Dá-se um acréscimo de novas construções, surgem já vários edifícios de habitação colectiva, mesmo que sem uma lógica de conjunto ou como fruto de algum plano de desenvolvimento ou ainda de loteamento. Os edifícios vão-se implantando ao longo das N378 (em direcção ao Seixal) e N10 (em direcção a Almada) e começam, mesmo que ainda de um modo tímido, a criar algum alinhamento e frentes urbanas contínuas, transmitindo a ideia de um início de um processo de transformação da estrada para rua. A via deixou de ter como única função a de estabelecer a união entre dois locais, mas passou, ainda que de um modo muito espaçado, a ser também um elemento de suporte para o edificado.

No entanto, foi ao nível da estrutura viária que se registaram as principais e mais significativas alterações. Sedimentaram-se alguns caminhos perpendiculares à N378, ficando todo o sistema de vias mais próximas (paralelas ou perpendiculares) mais claro, definindo melhor a rede viária que se encontrava em processo de formação. Destaca-se o arranque do desenho no terreno de parte do traçado urbano de Fernão Ferro, sob o lado poente da N378, especificamente a zona Lobateira, onde é possível visualizar um conjunto de aberturas de arruamentos oblíquos à N378 e que viriam a ser a base do traçado urbano dessa zona. O traçado desta área é fechado a sul por uma estrada municipal que desemboca no cruzamento de distribuição para a Lagoa de Albufeira e Coina.

Alguns dos caminhos existentes nos anos 60, que partiam da estrada com o sentido de penetrar os terrenos mais interiores, foram nesta altura suprimidos. Em consequência dos rasgamentos de outros caminhos de maior dimensão, que mais tarde serviriam de ponto de partida para o desenvolvimento de grandes extensões urbanas. Exemplos disso são os casos de algumas operações a nascente da N378, com o sentido norte-sul, e por isso com um certo paralelismo com a estrada principal, que unem a estrada N10 (norte) e a estrada para a Coina (sul), hoje ainda facilmente identificáveis como parte integrante dos vastos traçados urbanos de Pinhal de Frades e de Fernão Ferro. Existe inclusivamente próximo da



[54] - N378, 1970.

N378 um ensaio do desenho da métrica de “mega” quarteirões, que mais tarde compôs de um modo geral o traçado de Pinhal de Frades. De referir ainda que dois desses caminhos mais embrionários se mantêm na actualidade, constituindo uma das ruas principais da urbanização.

São perceptíveis ainda pequenas operações de loteamento e de subdivisão de propriedades de cariz rústico, agregadas à N378, sendo a mais evidente a sul, junto ao eixo da via e do seu troço final, no concelho do Seixal (logo antes da passagem para o concelho de Sesimbra). Neste caso é possível observar o aparecimento de algumas casas, indiciando que o processo de venda e de fraccionamento da propriedade já se encontrava em curso. Este facto assume alguma relevância, visto que tal fenómeno ainda não surge assinalado na cartografia da época para o caso da Lobateira, onde apenas nos é apresentado o traçado das suas principais vias, demonstrando que estaria ainda numa fase inicial da subdivisão da propriedade.

Importa salientar então que é precisamente nesta fase que a estrada nacional N378 começa a indiciar um certo carácter de elemento urbano estruturador de um território, começando a ser uma infraestrutura de agregação, em alguns pontos, de novos pedaços de tecido urbano (mesmo que ainda muito pouco ocupado), e simultaneamente como infraestrutura de arranque de várias vias de distribuição para o território mais interior do concelho, que procuram ser os principais elementos de suporte para novas áreas de crescimento urbano.

Década de 90

Após as décadas de 1970 e 1980, que foram marcadas pelo grande crescimento urbano da periferia da cidade de Lisboa, correspondente ao aumento de população que se fixou em grande número em áreas urbanas extensas, muitas de génese ilegal ou em loteamentos desregulados e desarticulados entre si, verifica-se que os primeiros anos da década de 1990 vêm reflectir no território as “impressões digitais” deixadas por todos estes fenómenos.

A adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia, em 1986, e a disponibilização dos fundos comunitários, levou a uma consolidação do fenómeno. Grandes investimentos em novas infraestruturas de mobilidade foram realizados, principalmente ao nível rodoviário em detrimento do ferroviário, procurando dar resposta ao forte crescimento urbano ocorrido nos anos anteriores.

Quando observamos o território envolvente à N378 no início dos anos 90, verifica-se um grande crescimento urbano que ocorreu ao longo dos últimos 20 anos. O território, outrora de preponderância agro-florestal, passou a estar coberto por várias zonas urbanas, morfologicamente identificáveis, de ocupação muito dispersa, espalhando sobre o território um pulverizado de pequenas edificações.

O nó de ligação entre a auto-estrada A2 e a N378 ganhou maior complexidade, em grande medida devido à expansão da via rápida até Setúbal. Assinalando-se claramente a diferença entre os modos de ocupação do território, a norte e a sul do referido nó.

A norte, o carácter de estrada nacional praticamente diluiu-se, visto que o aumento de edificações ao longo da via veio provocar uma transformação ao nível das características formais da estrada, dotando-a de aspectos morfológicos existentes por norma na rua, mesmo que ainda pouco qualificada, e com existência de várias descontinuidades nas suas frentes urbanas. No entanto, a antiga via de carácter nacional assumiu então, de um modo mais evidente, a função de suporte do tecido urbano construído, que a absorveu num sistema urbano envolvente, composto por outras pequenas vias que vão circundando os edifícios. A densidade construída aumentou, compondo-se por edifícios de habitação colectiva e formando pequenos fragmentos urbanos que se entrelaçam na N378, mas também na N10 na direcção de Almada.

A sul do nó, o modo de ocupação é radicalmente oposto. Caracteriza-se por uma ocupação muito mais extensiva, espalhando-se por vários hectares dentro do concelho do Seixal e tendo a N378 como principal elemento estruturador. Simultaneamente estabelece a ligação deste grande fragmento urbano a todo o restante tecido metropolitano. A N378 é assim o principal veículo de suporte de vários crescimentos urbanos, consequência directa do aumento da sua competitividade na rede metropolitana, gerada através da ligação a um eixo vital como a A2.

Na cartografia de 1993, observa-se o desenvolvimento de grandes zonas urbanas de ocupação dispersa, em ambos os lados da estrada. Essas zonas, que já nos primeiros anos da década de 1970 se começavam a urbanizar ou indiciavam o seu início, apresentam-se mais consolidadas, com os seus traçados já definidos e

tendencialmente a partir de malhas urbanas regulares⁸⁹. É visível nas três grandes zonas, correspondentes a Lobateira a poente, Fernão Ferro e Pinhal de Frades a nascente, que a ocupação das malhas se faz de um modo muito disperso, com baixa densidade, sem ordem aparente e com notórias assimetrias, existindo mesmo áreas mais densamente ocupadas e outras áreas praticamente por urbanizar. O uso é fundamentalmente ligado à habitação individual, sendo de registar a existência pontual de comércio, adaptando parcialmente a habitação para acolher o negócio de família. Complementarmente identifica-se a presença de alguns armazéns ligados à pequena indústria.

Focando mais a atenção no espaço confinante com a N378, apercebemo-nos da existência de alguns fragmentos urbanos de características morfológicas próprias. Loteamentos ou apenas parcelamentos, que subdividem terrenos intersticiais, resultantes de espaços agrícolas abandonados e sobrantes de operações de maior dimensão.

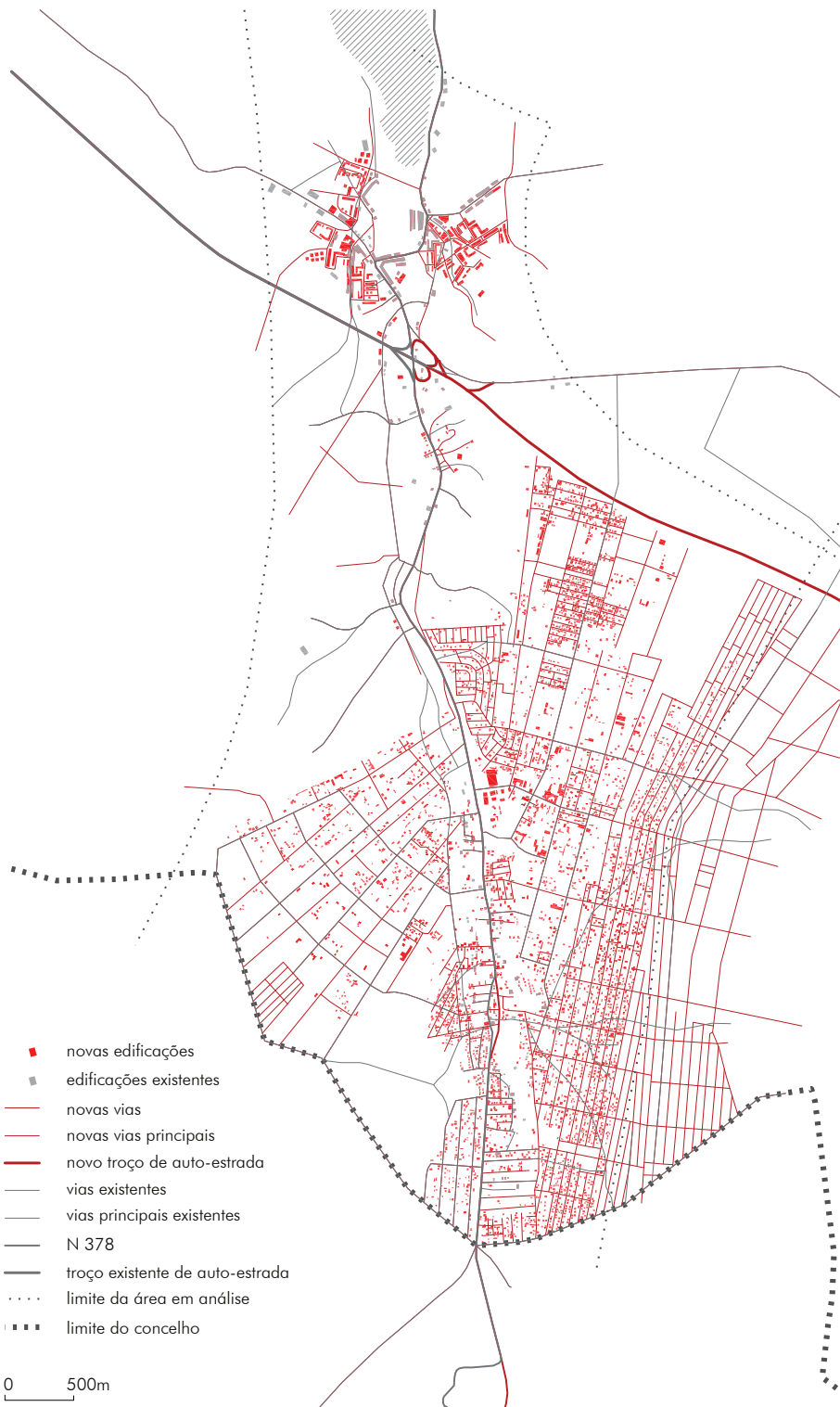
Estes pequenos fragmentos, mesmo não tendo qualquer objectivo de coser a via principal com os restantes fragmentos, acabam no entanto por catalizar uma maior intensidade de ocupação junto da margem da estrada, começando gradualmente a criar um contínuo construído ao longo de ambas as margens da estrada.

Paralelamente surge uma preponderância na instalação de actividades comerciais, principalmente através da tipologia “Casa Comércio”⁹⁰, consequência de uma parcial transformação, adaptação ou até mesmo evolução de um edifício concebido para a função habitacional e que lhe é introduzida agora uma função comercial. A sua localização privilegiada junto à estrada potencia o negócio, sendo de destacar a existência de alguns cafés/restaurantes ou pequenas oficinas ligadas à construção civil ou bricolage.

Neste período, ao longo das décadas de 1980 e anos 1990, surgem igualmente junto da N378 algumas estruturas de maior porte, como os casos do Hotel Orion,

89 DIAS COELHO, Carlos - *A Complexidade dos Traçados*, Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico. pp. 245-270. (Capítulo IV. A Questão do Traçado - A regularidade).

90 Classificação definida por Álvaro Domingues, no Capítulo “Casa Kitadas” em *Rua da Estrada*, editado pela Dafne Editora em 2010.



[55] - N378, 1993.

de uma fábrica de alvenaria e materiais de construção e de um grande armazém de materiais de construção, todos implantados na mesma área, sensivelmente a meio do percurso da via.

No que diz respeito ao traçado urbano e à sua forma, a N378 apresenta nesta altura várias alterações significativas. Em primeiro lugar é de assinalar uma ligeira correcção do seu percurso, adequando melhor nesse ponto a relação entre as cotas da N378 e de um caminho pré-existente que penetra o território no sentido nascente. Esse caminho, actual Rua de Camões, assume-se nessa altura como uma rua de alguma relevância ao nível da estruturação interior da urbanização de Fernão Ferro, rasgando transversalmente o seu traçado, orientado tendencialmente no sentido norte-sul.

O traçado urbano da N378 caracteriza-se nesta etapa por deter um número cada vez maior de intersecções, muito devido ao desenvolvimento dos pequenos parcelamentos já referenciados acima, efectuados nos terrenos expectantes ao redor das suas margens. A forma espinhada da N378 é cada vez mais latente, conferindo-lhe a propriedade de elemento vertebral que amarra um vasto conjunto de fragmentos urbanos, uns de maior e outros de menor dimensão. Confirmamos tal facto através da ligação directa entre a N378 e alguns dos principais eixos distribuidores das distintas zonas, conferindo à estrada o carácter de elemento articulador entre estas áreas urbanas e toda a restante região.

Importa reforçar a importância deste período evolutivo da estrada N378, visto que é nesta fase que o elemento urbano adquire grande parte das suas características formais, expondo perante o território o seu *ADN* base. A estrada obtém ao longo deste período temporal uma série de novas componentes urbanas que marcam definitivamente o início de um processo de transformação de carácter da, até aí, estrada nacional. Nos primeiros anos da década de 1990 a via assumiu-se de modo cada vez mais claro como um elemento de carácter mais urbano, perdendo a natureza de estrada de âmbito nacional, definindo uma imagem própria, com uma nova função dentro das dinâmicas metropolitanas de Lisboa.

A N378 estava nesta fase no início de um processo de metamorfose urbana, acumulando em si novas funções e novas características morfológicas, ao mesmo tempo que manteve a sua função primordial de elemento que estabelece a união entre diferentes núcleos urbanos.

O início do século XXI marcou um período de consolidação do fenómeno anteriormente despontado, reforçando o novo carácter e função à N378.

Verificou-se, de um modo geral, um processo de densificação dos diferentes fragmentos já implantados sobre o território, com especial destaque para as áreas mais interiores de Fernão Ferro e junto da A2, em Pinhal de Frades. No entanto, em toda a área urbana são mantidas as características morfológicas.

A zona a norte do nó viário entre a auto-estrada A2 e a N378 continuou o seu desenvolvimento urbano através da construção sistemática de novos edifícios de habitação colectiva, sendo que em certos casos são incorporados nos edifícios pequenos espaços comerciais, equipamentos ou de serviços como bancos, farmácias, entre outros. Nesta área regista-se a sedimentação de um conjunto de ruas, assim como pequenos conjuntos habitacionais, caracterizando-se por uma colagem de blocos, que se vão sucedendo uns aos outros sem estabelecer relações com as pré-existências e sem criar uma coerência compositiva, facto que por consequência não permite o estabelecimento de uma sucessão articulada de espaços urbanos de qualidade mínima. Vários caminhos pré-existentes configuram-se como novos arruamentos, tendo as suas margens cada vez mais urbanizadas.

O sentido inicial de estrada nacional (quer da N378, quer da N10) desaparece, surgindo estes eixos com uma configuração mais de avenida⁹¹, desqualificada, sem grande ordem ou desenho urbano, sendo apenas resultado de um conjunto de operações desarticuladas, realizadas ao longo do tempo.

Ainda na década de 90 dá-se a construção do hipermercado Continente no Fogueteiro⁹², bem junto do nó viário da A2, que se configurou de um modo cada vez mais complexo. Esta grande superfície comercial adquire nesta altura particular relevância, tornando-se um pólo atractivo de grande intensidade pois ao longo dos seus primeiros anos foi o grande hipermercado desta região da margem sul do Rio Tejo, vindo mais tarde, em 2002, a ser suplantado pelo

91 Algumas definições de avenida a considerar: "1- Caminho de entrada ou pelo qual chegamos a um lugar. 2- Via arborizada que nos conduz a uma habitação ou castelo. Via urbana larga. ..." (tradução do autor). in PANERAI, Philippe; MANGIN, David (1999). *Project Urbain*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999. p. 167.

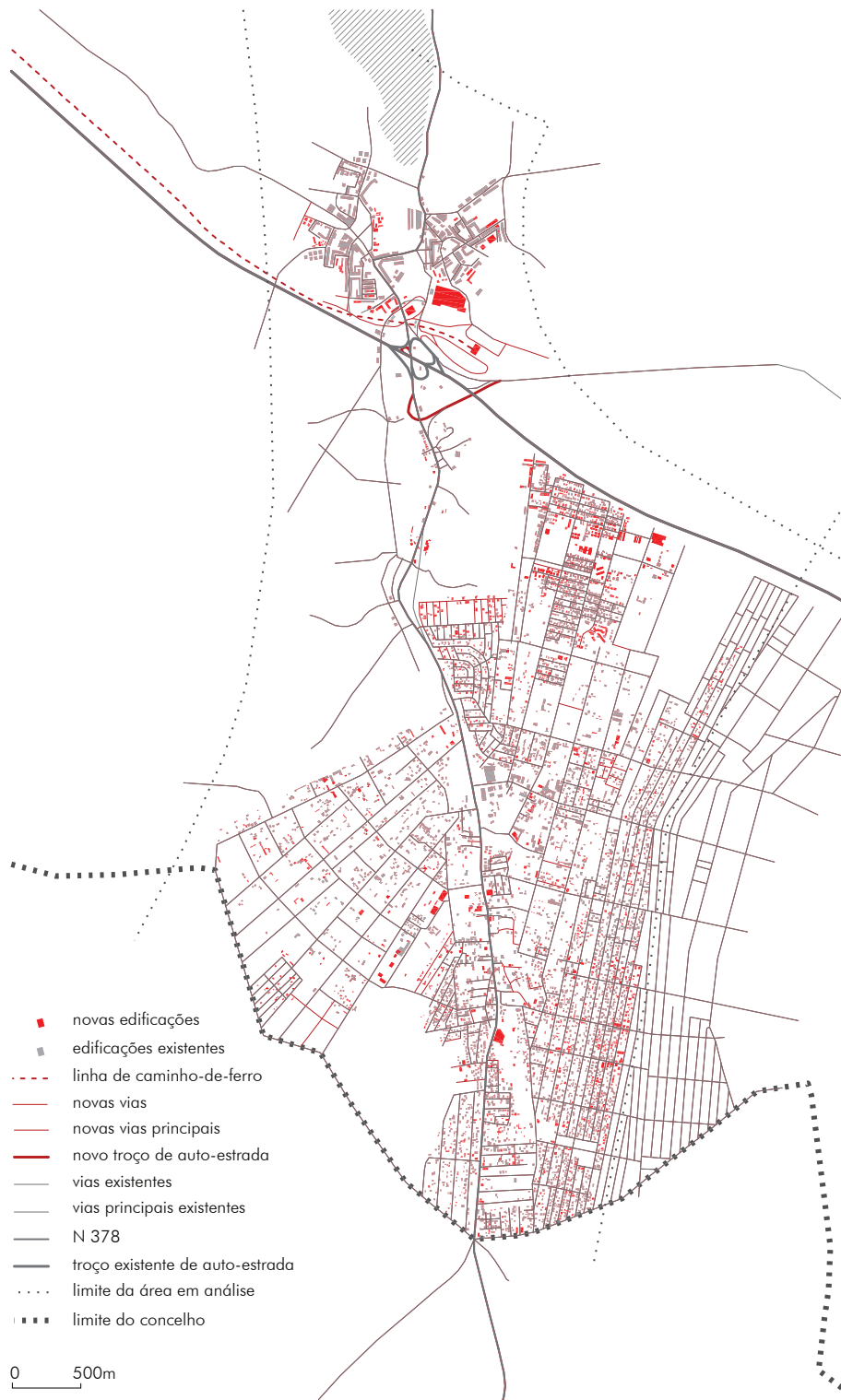
92 Actual Rio Sul Shopping, tendo ganho esta denominação após as obras de remodelação realizadas entre 2004 e 2006.

Almada Fórum. A sua localização estratégica próxima do nó da A2 procura tirar partido da boa acessibilidade que a auto-estrada lhe proporciona e ao mesmo tempo estar próximo dos centros urbanos do Seixal, Amora e Corroios através da N378 e N10 no sentido norte e também de extensas áreas urbanas como Fernão Ferro, no sentido sul da N378.

Deste modo, o hipermercado não só procurou explorar a grande concentração populacional existente neste local, como acabou por gerar igualmente um ciclo vicioso de atractividade para este ponto de intercepção entre infraestruturas, levando a um aumento da construção ao seu redor. Por isso, com naturalidade, em 1999 foi inaugurada a estação de comboio do Fogueteiro e simultaneamente a linha férrea do sul do Tejo, que estabelecem a ligação entre Entrecampos (Lisboa) e o Fogueteiro (Seixal). A linha de caminho-de-ferro assumiu-se como mais um filamento colocado no território, aumentando a importância do eixo da auto-estrada, e dotando esse corredor de uma maior relevância na organização do território do concelho do Seixal. Instalavam-se junto do eixo (A2 e linha de comboio) e do nó do Fogueteiro algumas actividades industriais e de logística, que por sua vez estabeleceram conectividade com a área industrial de Paio Pires, junto ao rio.

O aumento da concentração de actividades ao longo da A2 veio, por sua vez, conferir uma maior importância ao nó do Fogueteiro e, como tal, a N378 incorporou novamente importantes transformações urbanas. O eixo por si formado viu reforçado o papel de canal privilegiado de ligação entre o interior do concelho do Seixal e este interface de união com a rede de mobilidade da área metropolitana. A intensidade de fluxos diários na estrada aumenta e deste modo, propicia uma nova fase de transformação da via.

A N378 apresentava na transição do século XX para o século XXI um aumento do número de construções ao longo das suas margens, criando contínuos de ocupação urbana cada vez mais extensos, seguindo assim a lógica que toda a restante área registava, um aumento da densidade de ocupação. Todavia, a ocorrência de novas construções nos loteamentos ou parcelamentos já existentes de ambos os lados da estrada foi maior, particularmente junto das suas margens, procurando assim estabelecer relações de proximidade, tirando partido da maior visibilidade, implantando-se assim, sempre que possível, mais próximo do extremo do lote. Observou-se também um aumento da ocupação à face da estrada no



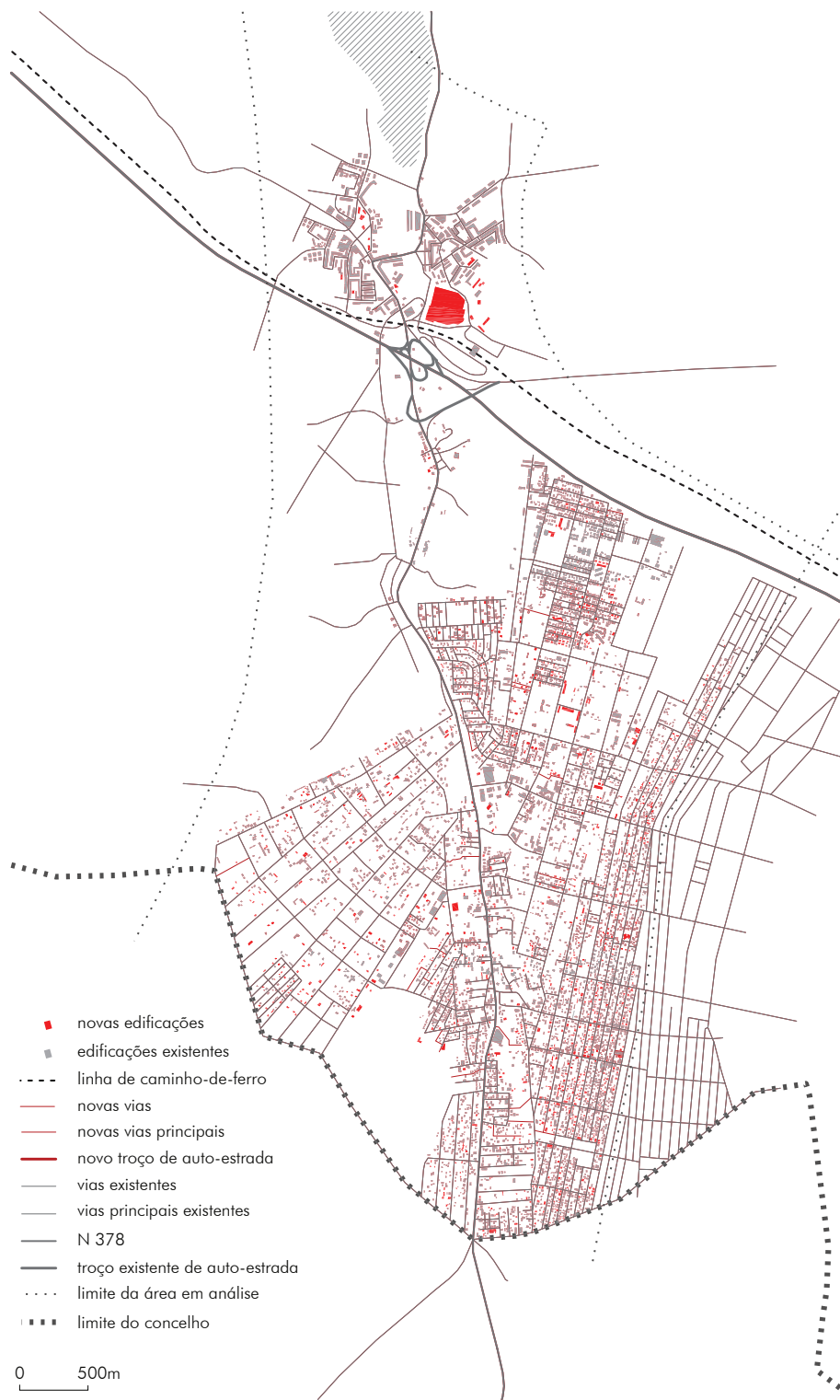
[56] - N378, 2000.

troço mais a norte, antes da articulação com a auto-estrada. Emergem construções precárias e de pequena dimensão, relacionadas com a comercialização de automóveis, produtos agrícolas ou jardinagem, que vão pontuar o percurso da via até áreas de maior concentração ocupacional. Junto do nó viário desenvolveram-se também alguns edifícios de 3 pisos, de habitação colectiva, em alguns casos tendo comércio no piso térreo.

Por outro lado, é neste período que se verifica o aparecimento em vários pontos da estrada de edifícios de grande dimensão, fenómeno este que marca definitivamente o novo processo evolutivo da N378. Tal facto é de extrema importância pois estas construções correspondem, por regra, a estruturas comerciais que combinam em muitos casos a actividade de armazenagem e de venda ao público. Trata-se de uma nova tipologia edificada que emerge junto da estrada, usufruindo da acessibilidade à rede de mobilidade da área metropolitana de Lisboa que a N378 oferece, mas que introduz simultaneamente mais uma característica urbana que fortalece o seu carácter de eixo comercial. No interior das áreas urbanas amarradas à N378, como Fernão Ferro, observou-se também o aparecimento deste tipo de estruturas, no entanto é junto da estrada que se encontra uma maior concentração.

Estas tipologias de espaços comerciais provocaram alguns ajustes ao nível da forma e traçado urbano da N378. Foram disponibilizados alguns alargamentos da via, junto dos edifícios comerciais, gerando pequenos espaços de paragem ou estacionamento. Verificou-se também um aumento pontual de vias perpendiculares, reforçando a configuração em espinha da N378, assim como o ajustamento de alguns arruamentos envolventes, conduzindo, mesmo que de um modo frágil, a um progressivo entrelaçar de tecidos até aí segregados.

Destaca-se o evoluir de um ambiente cada vez mais urbano, esbatendo-se quase por completo o carácter de estrada nacional, apenas detectável em troços mais a norte, pouco antes do nó do Fogueteiro, onde a presença de áreas florestais e de mato ainda persistem. A estrada N378 demonstrou nesta fase um forte dinamismo no seu processo de transformação, assumindo sinais de uma nova natureza. Porém, a N378 continuou a deter um conjunto de características formais, nomeadamente o seu perfil, que privilegiava o uso exclusivo de veículos rodoviários, mantendo assim um peso importante na sua função de eixo de acessibilidade.



[57] - N378, 2009.

Os primeiros anos do novo milénio caracterizaram-se, de uma maneira geral, pela manutenção da tendência registada no período temporal anterior. Toda a área envolvente da N378 continuou um processo de densificação, havendo cada vez mais lotes ocupados, assim como quarteirões progressivamente mais subdivididos e parcelados, disponibilizando mais lotes para a construção.

Esta tendência surge com maior evidência nas zonas de Lobateira, Fernão Ferro e nos pequenos loteamentos junto das margens da N378.

Apesar do aumento da densidade de construção, a ocupação manteve formalmente as mesmas características, ou seja, dispersa, com implantação livre no lote, uso predominantemente destinado à habitação unifamiliar e edificações de pequena dimensão.

Verifica-se ainda a continuação do aparecimento de algumas construções de maior implantação, principalmente no interior dos diferentes fragmentos, que acolheram indústrias ligeiras ou pequenas oficinas.

No que diz respeito à forma em si, a N378 não sofreu grandes alterações. A configuração espinhada permanece, articulando os diversos fragmentos urbanos, assim como os pequenos espaços intersticiais. Registou-se um aumento do número de construções ao longo da via, tal como sucedeu na área envolvente, aumentando as extensões dos alinhamentos contínuos da frente edificada.

Todavia, o que de mais relevante sucedeu ao longo dos últimos anos diz respeito ao processo de transformação mais intenso ocorrido na estrada, fundamentalmente com dois sentidos: a mutação do edificado e a alteração da imagem urbana da via.

O primeiro caso refere-se ao facto de vários edifícios terem entrado também num processo de transformação, abdicando total ou parcialmente da sua função habitacional para incorporar a actividade comercial. Para isso, regista-se uma mutação da forma do edificado, sendo que em alguns casos foi introduzida numa nova capa, publicitando o produto em comercialização.

No caso da alteração da imagem, esta dá-se sobretudo devido ao aumento da sinalética existente ao longo da via, sempre relacionada com as diversas actividades comerciais ou de prestação de serviços, pequenas oficinas, gerando uma nova paisagem ao longo do percurso da estrada.

Este fenómeno imprime em definitivo uma nova imagem e atribui novas características urbanas à antiga estrada nacional, afirmando-a no contexto regional e até mesmo metropolitano.

A estrada nacional N378 é por isso, e de um modo claro, um caso representativo de um processo de metamorfose que tem sucedido a várias estradas nacionais nas últimas décadas um pouco por todo o país de carácter urbano, em especial nas duas principais áreas metropolitanas portuguesas.

Síntese

Quando realizamos uma leitura retrospectiva sobre este elemento urbano, procurando analisar a sua morfogénese, entendemos que esta advém de uma antiga estrada nacional que tinha como principal e única função o estabelecimento da ligação entre aglomerados urbanos, inserindo-se numa lógica de rede regional. A sua forma tendencialmente recta e linear é apenas quebrada por uma ligeira sinuosidade, consequência de uma adequação da via ao fundo de um pequeno vale do Rio Judeu. O ribeiro que corre paralelamente à via em grande parte do percurso vai conformando e condicionando a forma da estrada.

Numa primeira fase, a estrada vai incorporando algumas edificações, mas ainda de um modo muito pontual. Registou-se a definição de algumas vias circundantes, que vão permanecer em muitos casos até à actualidade, e consequentemente vão conferir novas características morfológicas ao traçado primário. Só na década de 1970, após a construção da ponte sobre o Rio Tejo, se concretizou um novo estado de evolução da N378. Surgiram os primeiros vestígios no terreno, de aberturas de caminhos, imprimindo sobre o território as bases de futuros loteamentos. Este facto teve implicações directas sobre a estrada, pois vieram contribuir para uma nova configuração do seu traçado urbano, começando a moldar a estrada para uma nova forma. O traçado urbano da N378 começa a indiciar uma forma espinhada, caracterizado por um eixo principal e vários ramos que correm para o interior do território.

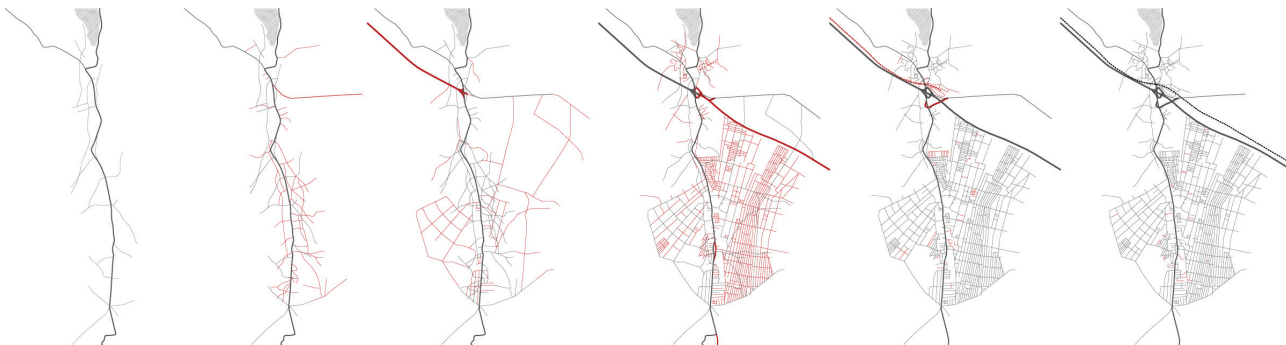
Até à década de 1990 deu-se o forte desenvolvimento de vastas áreas de loteamentos de génese ilegal e de ocupação extensiva e dispersa, muito potenciadas pela melhoria das infraestruturas de acessibilidade que este território passou a deter. Foi neste período que a N378 consolidou em definitivo a sua forma espinhada, ganhando inúmeras ramificações que agregaram os vários fragmentos urbanos, uns de maior dimensão, outros pequenos espaços sobran-

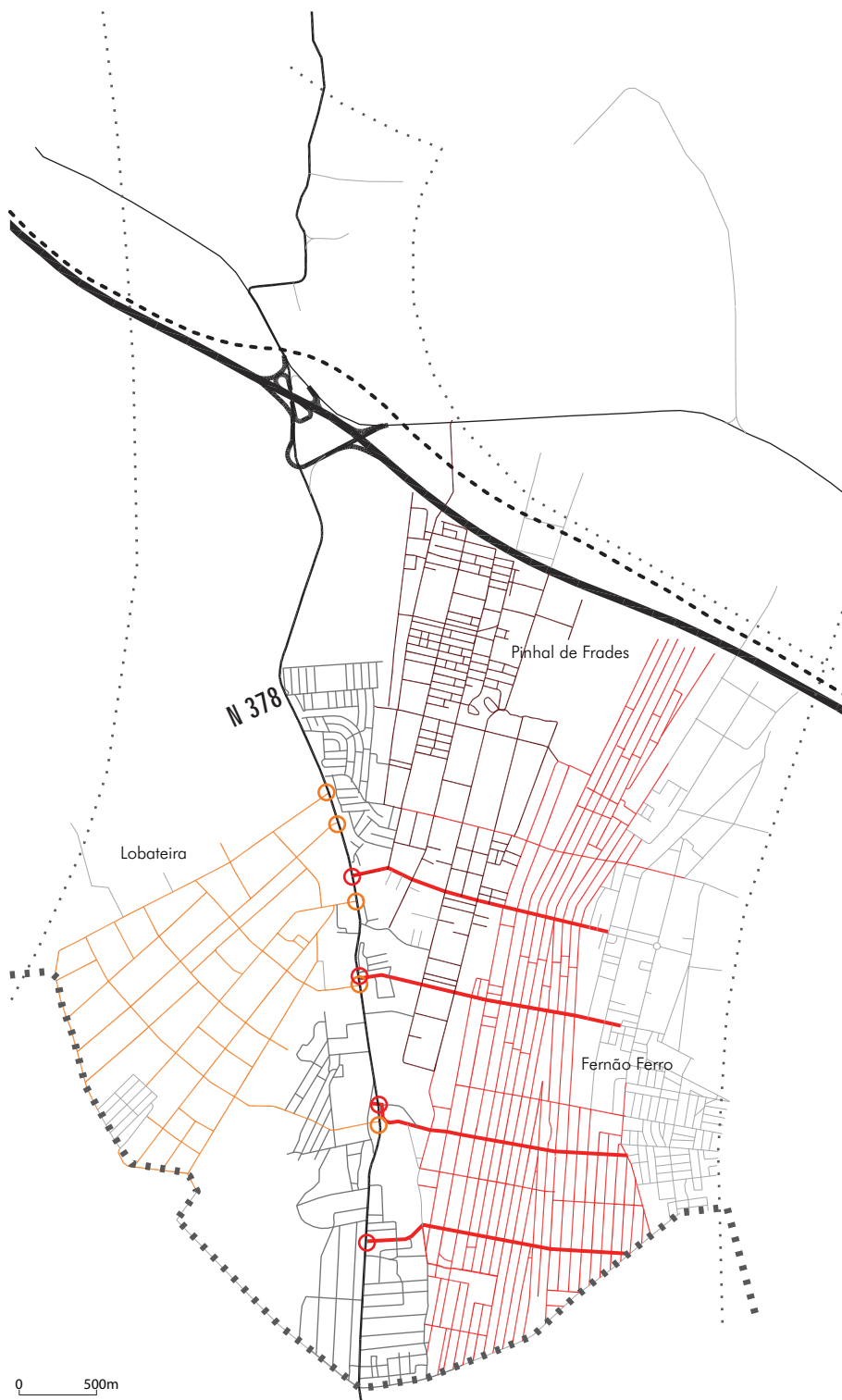
que foram sendo urbanizados de um modo desregulado. Ao longo das suas margens, multiplicaram-se as construções, criando algumas zonas de continuidade urbana. A estrada entrou num processo claro de transformação, onde o peso da sua função primordial – eixo de ligação – perdeu exclusividade, e começou a configurar-se como um elemento de suporte de novos tecidos urbanos.

Mais tarde, já na viragem do século, e devido a uma inserção cada vez mais eficaz da N378 na restante rede de mobilidade da área metropolitana, verificou-se o desencadear de uma nova etapa no processo de transformação da estrada. O aumento da sua competitividade e a sua maior exposição gerou um acréscimo da instalação de estruturas ligadas à actividade comercial, combinando em alguns casos a dupla função de venda e armazenagem, num só edifício. Assim, a estrada começou a adquirir um carácter comercial já significativo, construindo uma paisagem urbana própria. O processo de densificação das margens da estrada tornou-se cada vez mais intenso e mantém-se até à actualidade, registando-se complementarmente alguns casos de alterações dos próprios edifícios, anteriormente destinados maioritariamente à habitação, mas que agora englobam também actividades comerciais e serviços tendo, por isso, criado mecanismos de publicitação desses mesmos produtos. O elemento urbano assumiu nesta fase uma nova configuração, evidenciando o seu carácter comercial ao longo do eixo, integrando-se numa nova tipologia urbana, a de “Estrada Comercial”.

A propriedade de canal especializado torna-se latente, estando a N378 num processo de metamorfose urbana, acumulando duas funções principais, a de eixo de ligação, mas também a de eixo de suporte. Ao mesmo tempo, procura sair de uma fase embrionária, passando para uma nova fase que a projecte dentro dos fluxos metropolitanos de Lisboa.

[58] - Evolução do traçado da N378 ao verificada nos seguintes momentos: 1937; 1963; 1970; 1993; 2000 e 2009. (da esquerda para a direita)





[59] - Zonas Homogéneas associadas a N378.

5.3 Características morfológicas

A N378 como estrutura interlocutora de tecidos

Compreendendo o processo evolutivo e de formação da N378, apercebemo-nos da sua génese de antiga estrada nacional e que a sua forma actual surge como consequência que um conjunto de acontecimentos urbanos, desligados do sistema formal da produção urbanística portuguesa, reportando-se antes a uma lógica de desenvolvimento orgânico e progressivo.

Assim, procurando centrar o enfoque da leitura sobre o elemento urbano, a N378, especificamente sobre o seu troço entre a A2 e o cruzamento com a N377 (sentido Lagoa de Albufeira) e N206 (sentido Coia), área mais representativa do eixo, importa detalhar o papel de interlocutor que a N378 apresenta na ligação entre os vários fragmentos urbanos que compõem as suas margens.

Como foi referido anteriormente, a estrada N378 suporta um vasto conjunto de fragmentos urbanos, sendo possível dividir esses fragmentos em dois tipos distintos: uns de maior extensão territorial e de traçado mais homogéneo, e outros de pequena dimensão e de características morfológicas bastantes díspares.

No caso dos fragmentos de maior dimensão, identificam-se três zonas, duas sobre o lado nascente: Fernão Ferro e Pinhal de Frades; e uma no lado poente: Lobateira. As ligações entre a estrada nacional e estas zonas apresentam características distintas.

Se no caso da Lobateira as conexões se realizam de um modo mais directo, tentando entrelaçar o traçado urbano da zona com a própria via de um modo mais eficaz e intenso, já nos casos de Pinhal de Frades e Fernão Ferro interligam-se com a N378 de um modo mais indirecto, estabelecendo essa conexão através de vias não estruturantes dos seus traçados, mas apenas através de arruamentos transversais.

A área homogénea da Lobateira caracteriza-se por uma malha urbana regular, constituída por um conjunto de eixos estruturantes e oblíquos perante a N378, apresentando uma ligeira tendência de convergência para o mesmo ponto, sendo por sua vez interceptados por arruamentos concêntricos. No entanto, a sua posição oblíqua perante a N378 não constituiu qualquer impedimento à interligação mais directa entre as duas entidades, visto que as vias que unem a estrada com o interior da zona seguem com a mesma orientação, constituindo-se como prolongamentos dos arruamentos de maior preponderância no traçado da Lobateira. Complementarmente, os próprios arruamentos, de forma arqueada e concêntrica, acabam por interceptar, também de um modo praticamente directo, a N378, existindo apenas pequenas torções de ajuste. Assim, verifica-se uma maior articulação entre os traçados da N378 e da Lobateira, unindo de modo mais integrado o fragmento e o eixo que o suporta.

No que diz respeito às relações de interligação entre a N378 e as outras duas áreas identificadas a poente, verifica-se que em qualquer dos casos esta não se estabelece de um modo directo. Ambas as áreas homogéneas apresentam traçados urbanos regulares e rectilíneos. No caso de Fernão Ferro a sua malha caracteriza-se por quarteirões alongados no sentido norte-sul e relativamente estreitos na sua outra orientação. A regra é por vezes quebrada com alguns atravessamentos, reduzindo assim a dimensão alongada da unidade urbana, sem que, no entanto, esse corte se realize de um modo regular ou seguindo uma lógica pré-definida ou identificável. O caso do Pinhal de Frades apresenta-se de igual modo com uma malha regular, mas constituída por “mega” quarteirões que, por norma, são parcialmente subdivididos por ruas transversais que constituem quarteirões rectangulares mais pequenos. Esta subdivisão processa-se em muitos casos com uma dimensão constante, gerando uma regra e indiciando o subparcelamento, natural sequência das operações de loteamento clandestino ocorridas nestas propriedades. A irregularidade da ocorrência de subdivisões dos grandes quarteirões está também ligada ao facto de existirem alguns que ainda não se encontram totalmente urbanizados, estando pontualmente ocupados de forma muito dispersa ou então são quarteirões mais marginais da zona homogénea e por isso com grau de densidade de ocupação menor. Importa ainda referir que estes pequenos quarteirões são em alguns casos cortados por passagens, estas sim, sem aparente norma.

As duas áreas homogéneas têm como eixos principais os seus arruamentos de sentido norte-sul, e por isso têm relações de um ligeiro paralelismo com a N378. Assim, a ligação directa entre as duas zonas e a estrada é dificultada, sendo apenas realizável através de eixos perpendiculares que funcionam como linhas de amarração, aglutinando as duas zonas e estabelecendo a ligação com a N378 em vários locais. Deste modo, os dois fragmentos suportam-se na estrada nacional, servindo-se dela como veículo de ligação à restante área urbana envolvente. De salientar que estes eixos de articulação acabam por ter uma função drenante do fluxo urbano que percorre a N378 para o interior do território, mas também no sentido contrário, gerando uma interdependência entre as diversas entidades: N378, Pinhal de Frades e Fernão Ferro. É esta interdependência que provoca a relação urbana mais directa entre estes tecidos urbanos e a N378, intensificando no eixo um papel de elemento estruturador e interlocutor e um território fragmentado.

Para além desta visão mais alargada do papel estruturador que desempenha no território, importa entender as relações que a N378 estabelece com tecidos urbanos de menor dimensão e que confinam às suas margens, como os estrutura e quais as suas características morfológicas.

Ao longo de grande parte do percurso da N378, verifica-se a existência de vários pequenos fragmentos urbanos segregados entre si, resultado de operações de urbanização desintegradas e com diferentes tempos de acção, que agem sobre os terrenos intersticiais, espaços sobranes entre loteamentos de maior expressão territorial.

Deste modo, e focando a análise sobre estes fragmentos adjacentes e sua relação com a N378, verifica-se que são reconhecíveis cerca de cinco principais áreas em que, mesmo tendo em conta a diversidade de formas dos seus componentes, é possível identificar uma certa homogeneidade morfológica. Essa delimitação é reforçada a partir da observação cruzada entre fragmentos, pois todos apresentam aspectos formais próprios e distintos, principalmente no que diz respeito à morfologia dos seus componentes, nomeadamente quarteirões e lotes. Porém, existe uma característica que as une, que se especifica no modo como intrinsecamente estão ligadas à estrada. São zonas que apesar de possuírem um traçado urbano próprio, este constitui-se muito em função das ligações à estrada, fundindo os seus arruamentos com ramificações do próprio traçado urbano da N378. É este aspecto que vai reforçar a forma espinhada da N378 e que por

consequência lhe confere um carácter importante na mediação entre tecidos.

Das cinco zonas identificadas, verifica-se que existem dois casos com morfologias mais regulares, um a norte sobre o lado nascente e outro a sul, do lado poente.

O primeiro caso assume uma forma urbana que tende, mesmo que de um modo não erudito, a seguir os modelos urbanos presentes em vários Planos Gerais de Urbanização projectados nas décadas de 1930 e 1940 para as cidades portuguesas pelo arquitecto João Aguiar, entre outros, e que tinha subjacente os conceitos expostos por Howard na Cidade-Jardim onde o traçado tem uma forma irregular e orgânica⁹³, mas assente num modelo arquitectónico comum e padronizado.

Neste caso, o traçado apresenta algumas zonas mais regulares e rectilíneas, quebradas por arruamentos curvilíneos, gerando formas arqueadas no interior da área homogénea. De referir que, embora o fragmento se posicione tangencialmente à N378 existindo relações de vista entre as edificações e a própria estrada, o facto é que em apenas quatro pontos se estabelece a ligação entre traçados, gerando uma certa autonomia de forma no traçado da zona, propiciando um maior isolamento do fragmento perante o restante contexto urbano. O modelo arquitectónico presente assenta na



[60] - N378 e tecidos adjacentes.

93 DIAS COELHO, Carlos - *A Complexidade dos Traçados*, Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico. pp. 271-304. (Capítulo IV. A Questão do Traçado - A Irregularidade).

tipologia de unidade habitacional isolada de carácter unifamiliar, não existindo qualquer padrão de forma, seguindo assim a norma que caracteriza grande parte da região.

A zona homogénea a sul, de traçado mais regular consequência do um loteamento de uma antiga propriedade agro-florestal durante a última metade da década de 60, apresenta-se com uma malha urbana reticulada, constituída por quarteirões de grandes dimensões, que por sua vez são divididos em parcelas de dimensão regular, ou aglutinando várias dessas parcelas, formando novos lotes de dimensões proporcionais. Esta zona mantém as características arquitectónicas da área envolvente, no entanto, é de salientar que no caso dos lotes adjacentes às margens da N378, criam-se relações directas com esta, gerando uma identidade e características próprias.

As restantes zonas são bastante heterogéneas, sendo claramente o resultado de acções isoladas no território. Todavia importa salientar o caso de uma zona homogénea que se estende sobre o lado poente ao longo de grande parte da via, correspondendo a uma área intersticial fruto de um espaço sobranter entre duas vias, a N378 e um outro caminho paralelo, desenvolvido durante a década de 60. Entre estas duas estruturas configurou-se um conjunto de terrenos sobranter que foram sendo divididos através de caminhos ou arruamentos perpendiculares à estrada. Observa-se a constituição de cinco quarteirões, três deles de dimensões semelhantes e os outros dois mais irregulares visto que incorporam uma ligeira torção de adaptação ao traçado da N378. Os quarteirões estão parcialmente ocupados e parcelados, existindo várias áreas de espaços expectantes e de limites de propriedade pouco claros. As próprias parcelas são irregulares, sendo apenas detectável uma medida de referência em poucos casos. Verifica-se a formação de lotes de pequenas dimensões, mas também, de dimensões maiores ou simplesmente maiores profundidades, convivendo lado a lado sem ordem ou regra aparente. O modo de configuração do lote e sua relação com a N378 é igualmente irregular, seguindo princípios orgânicos e empíricos, condicionando-se em função das questões morfológicas do território, com por exemplo, pequenos ribeiros ou linhas de água de maior caudal ou devido a questões relacionadas com a subdivisão cadastral ou de propriedade.

Detecta-se ainda a existência de alguns caminhos que partem da N378 para o interior criando pequenos atravessamentos no grande quarteirão, mas que

em muitos casos se diluem no interior do mesmo, gerando impasses ou apenas terminando em espaços vazios e indefinidos. O ritmo de ocorrência destes caminhos faz transparecer em certos casos uma métrica padrão, relacionada com uma dimensão mais comum na subdivisão parcelar. Contudo, na maioria dos casos, estas ramificações que partem da N378 apenas pretendem estabelecer o acesso entre a estrada e algumas construções, localizadas mais no interior, que se isolaram com o crescimento desordenado do próprio quarteirão. Por fim, é de referir que a irregularidade de formas que caracteriza toda esta zona, não impede a sua delimitação como tal, visto que é possível identificar uma matriz comum de relevância e definidora de um conjunto de aspectos que importa analisar e salientar.

Por último, é ainda importante realçar as características morfológicas de um pequeno fragmento a sul, sobre o lado nascente da N378, que se destaca pelo fraccionamento total da sua área, através de arruamentos que atravessam de um lado ao outro, seguindo o sentido este-oeste. Configuram-se, desde modo, quarteirões muito alongados, que são divididos em três, sobre o mesmo sentido, e em múltiplas parcelas perpendiculares ao lado mais longo. Estes lotes, são mais ou menos reproduzidos, conforme o processo de urbanização da zona se encontra mais densificado. Neste sentido é possível observar um conjunto de lotes que resultam de espaços por urbanizar e que, por isso, se caracterizam pela sua forma alongada e paralelepípedica. Em contrapartida, junto da N378 os lotes são de menor profundidade, mantendo-se contudo a sua dimensão lateral de cerca de 65 metros.

Este fragmento de tecido acaba por ser um exemplo de uma área expectante e de carácter intersticial que é subdividida por caminhos, seguindo uma medida base, que ao mesmo tempo têm o intuito de penetrar o território, estabelecendo de um modo rápido e eficaz a comunicação com tecidos urbanos situados mais no interior. Paralelamente, estes caminhos acabam por permitir a ligação e a articulação entre a N378 e espaços urbanos mais interiores.

Esta área, uma vez mais apresenta características morfológicas distintas das restantes zonas, contribuindo também para a diversidade de formas urbanas que existem e compõem as margens da N378.

Ao observar e analisar o território envolvente da estrada N378 e a sua relação com o próprio Concelho do Seixal, verifica-se que a estrada se assume como um eixo fundamental de suporte de um conjunto variado de fragmentos urbanos, que de um modo directo ou indirecto procuram fixar-se no eixo, tirando partido da sua boa inter-relação com a restante rede de acessibilidades da metrópole. Deste modo, a N378 incorpora em si um papel de estruturação de uma região concreta, dentro do município, articulando tecidos, que devido às débeis ligações entre si, acabam por centrar essa função na própria N378.

A N378 define-se como estrutura interlocutora, estendendo a sua influência não só numa escala mais próxima, especificamente sobre terrenos que a marginam, mas também, numa escala mais alargada, junto de áreas urbanas muito extensas como Fernão Ferro, Pinhal de Frades e Lobateira e onde habitam milhares de pessoas.

Importa reforçar que a N378 se afigura como o eixo urbano, que de um modo mais eficaz, estabelece a ligação entre uma vasta região urbana e um conjunto variado de pólos agregadores de actividades económicas de particular importância dentro da metrópole. A relevância da N378 é intensificada, levando a uma maior dependência dos fragmentos que a rodeiam, originando paralelamente um aumento do seu papel de elemento urbano de articulação entre tecidos fragmentados.

Evidencia-se ainda na N378 a igual capacidade de suportar tecidos urbanos com traçados de características substancialmente distintas. Se no caso das áreas de maior extensão os seus traçados são tendencialmente compostos por malhas regulares e rectilíneas, no caso dos fragmentos de menor dimensão apresentam traçados urbanos bastante diversos e de características morfológicas irregulares. No entanto, a articulação entre os diferentes tipos de traçados e o traçado em si da N378, é realizada de um modo eficaz. No primeiro caso, as malhas acabam por desenvolver estratégias de adaptação, ou seja, através de pequenas mudanças de direcção nos pontos ligação, torções ou ainda através de eixos que se amarram nas principais linhas definidoras do traçado.

No caso dos tecidos adjacentes à N378, caracterizados pela irregularidade e diversidade de malhas, a interligação entre traçados é igualmente consistente. Não só devido à sua proximidade, que levou a um natural condicionamento entre

os traçados, mas também devido aos muitos pontos de comunicação que existem entre ambos, permitindo, por isso, uma ligação entre elementos.

Por outro lado, a irregularidade na forma dos traçados destes pequenos tecidos, fruto da sua génese de espaços intersticiais, acaba por conferir uma grande variedade de configurações às parcelas que definem os limites públicos da estrada N378, diversificando a paisagem e enriquecendo-a de fenómenos particulares. Todavia, provoca também um certo sentimento de desordem, dificultando por isso, a sua leitura e interpretação.

Esta diversidade é, contudo, um motor de desenvolvimento de morfologias urbanas inovadoras e pouco comuns no restante espaço urbano deste território, ao mesmo tempo que fortalece e incorpora um carácter próprio ao elemento N378, dotando-o de características morfológicas únicas e específicas neste tipo de estruturas urbanas.

De salientar, por fim, que estes aspectos que definem morfológicamente os tecidos confinantes à N378, naturalmente influenciam a forma do seu traçado urbano. Este toma um aspecto espinhado, possuindo inúmeras ramificações que partem do seu eixo em direcção ao interior. Estas terminações afiguram-se de dois modos: umas mais profundas que amarram tecidos mais longínquos, permitindo assim que estes se suportem na N378, e outras mais curtas, de directa relação com os tecidos adjacentes, fundindo-se nos seus traçados, cosendo os dois elementos, N378 e fragmentos contíguos, possibilitando a construção de uma entidade e uma imagem unas.

A N378, forma e traçado urbano

A construção de uma imagem una sobre a N378 e o seu destaque como elemento urbano próprio é adquirido devido a uma alteração das características urbanas dos lotes que confinam os limites da estrada. Estes possuem especificidades inerentes à sua localização, junto da estrada, que os dota de uma imagem comum que se prolonga em grandes extensões do percurso da N378, estabelecendo por isso relações de continuidade e permitindo a constituição de uma paisagem urbana que se distingue da restante. Este elemento urbano evidencia-se como

um objecto próprio e não como apenas mais uma componente de um traçado urbano mais alargado, conservando características morfológicas próprias, que urge compreender e dissecar.

O objecto urbano N378 é então uma estrutura independente, de identidade homogénea e com características urbanas exclusivas, ainda que incorpore em si mesmo uma grande diversidade de formas. O uso comercial está presente de um modo abundante, assim como um conjunto de artefactos urbanos a ele ligados, criando uma simbiose entre ambos e permitindo com isso cimentar um pouco mais a ideia de constituir uma imagem urbana específica e caracterizadora deste elemento urbano.

O espaço público da N378 é expresso através da via e de algumas pequenas “bolsas” laterais, espaços híbridos de cedência parcial por parte dos privados. O traçado urbano exhibe uma forma espinhada, incluindo um eixo central e vários outros eixos transversais que percorrem o interior do território envolvente, amarrando tecidos soltos e desestruturados.

O espaço privado é materializado nos lotes e respectivas edificações, igualmente com características próprias e com formas específicas, tendo como referência a sua exposição perante o eixo da estrada. Este facto não se verifica apenas nos lotes imediatamente confinantes às margens da via, mas também em parcelas próximas que, não contactando directamente com a estrada, acabam por manter com esta uma relação visual ou de proximidade privilegiada.

A decomposição do elemento urbano

A Estrada N378 possui então características morfológicas particulares, ligadas a uma diversidade de formas e componentes que reflectem um conjunto de aspectos e fenómenos urbanos próprios de um processo de sedimentação que ocorre no elemento urbano em si, após o início do seu processo de transformação, deixando de ser exclusivamente um eixo de ligação viária para passar também a comportar outras funções.

Com isto, a N378 encontra-se num processo de metamorfose urbana, estando em constante evolução e transformação, incorporando grande variedade de

componentes urbanas e de elementos não estabilizados, em alguns casos pouco observados noutros locais do espaço urbano. Consequentemente, não ocorreu ainda uma cristalização das suas formas, tornando imperceptível a forma em que irão estabilizar e, por isso, dificultando todo um processo de leitura e compreensão do próprio elemento urbano em si.

Assim, importa perceber, numa primeira fase, quais as diferentes componentes urbanas que a constituem, contribuindo para uma análise mais simplificada e mais eficaz do objecto e possibilitando uma caracterização mais cuidada e rigorosa. A leitura individual, através do destaque e isolamento dos principais componentes urbanos da N378, gera uma percepção mais clara das características do objecto, direccionada às propriedades essenciais e que permite, no processo de observação e análise, incidir de um modo mais concreto e directo sobre um determinado componente⁹⁴.

“A paisagem urbana contemporânea é constituída muitas vezes por materiais que não são ainda arquitectura, fragmentos de discursos acerca dos quais não é sempre possível atribuir-lhes significados, por materiais infraestruturais que é preciso repensar no seu lugar específico, por inovações urbanas, por novas composições de lugares que acolhem novas práticas.”⁹⁵

“A interpretação elementarista da cidade tinha convencimento de que todo material urbano deveria ser estudado por si próprio, no seu funcionamento e nas suas relações com o contexto;...”⁹⁶

Neste sentido, com o intuito de realizar uma melhor compreensão da forma urbana que constituí na actualidade a N378, seleccionaram-se os seguintes componentes:

94 Este processo de desmontagem tem como base referencial o conceito de *Elementarismo*, apresentado em 1999 por Paola Viganò em *La città elementare*, onde a autora defende uma leitura mais focada no elemento prescindindo de análise alargadas do território, conferindo maior importância ao “material” (pode ser interpretado como matéria). De modo a exemplificar tal conceito Viganò apresenta um processo de desmontagem de um objecto urbano através de filtros, destacando isoladamente o “material”, simplificando desde modo a leitura de territórios urbanos complexos e com formas urbanas por estabilizar. Viganò demonstra ainda as potencialidades de uma leitura cruzada, juntando diferentes “materiais”, enfatizado relações ao mesmo tempo que direcciona e especifica a análise e interpretação do objecto urbano.

95 VIGANÒ, Paola - *La città elementare*. Milano:Skira, 1999. p. 12.

96 SECCHI, Bernardo - *A Cidade do Século XX*. (1ª ed. 2005). São Paulo:Perspectiva, 2009. p.143.

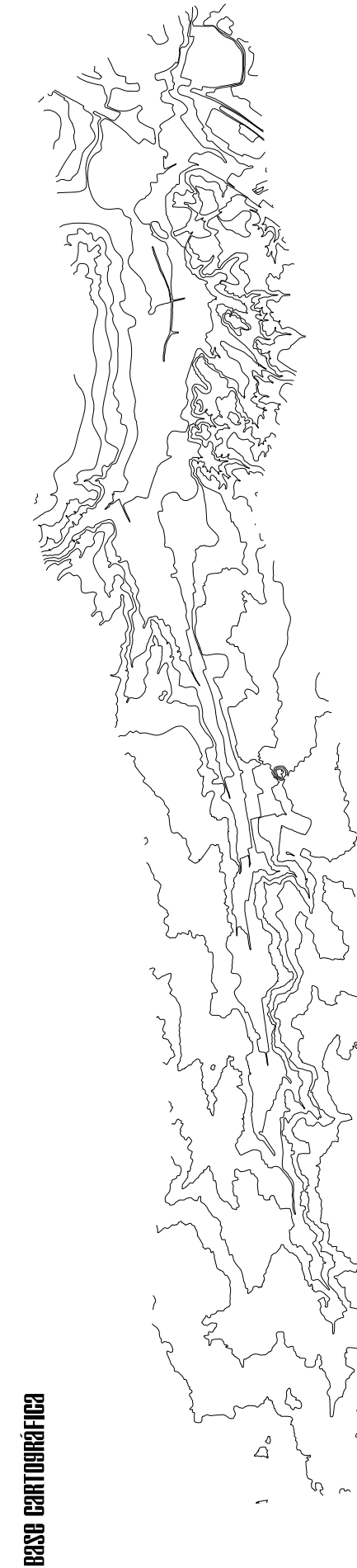
decomposição do elemento urbano



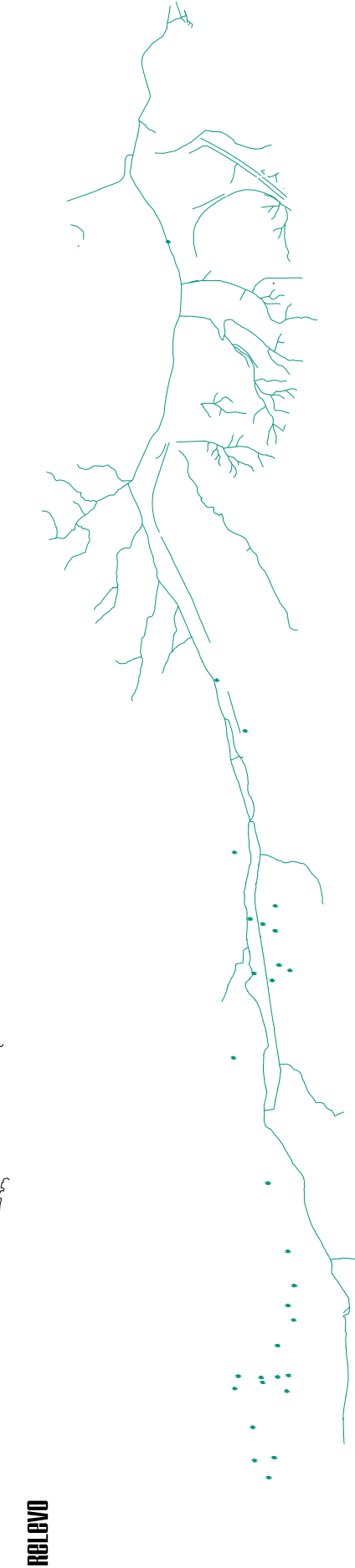
ORTO-TIPOLOGIA



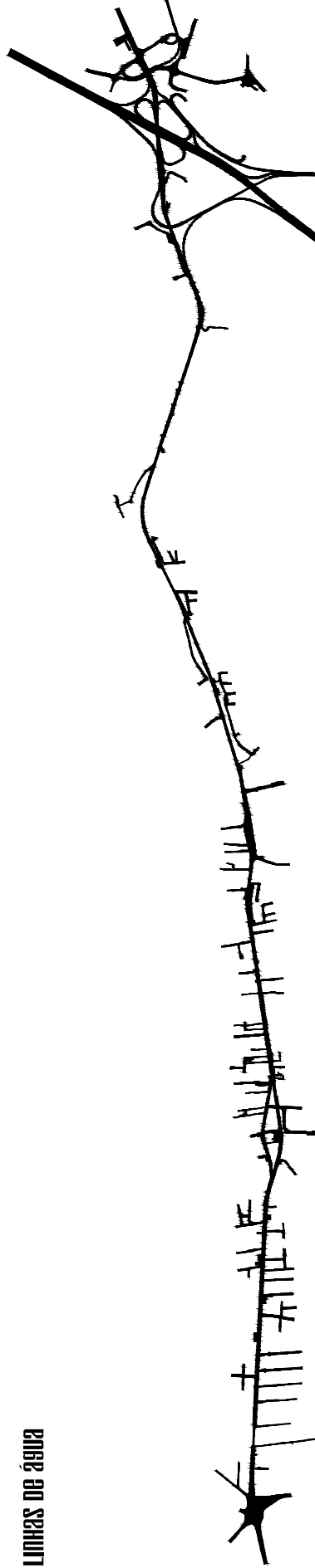
BAIXO CONTORNTOGRAFIA



REL. LUGO



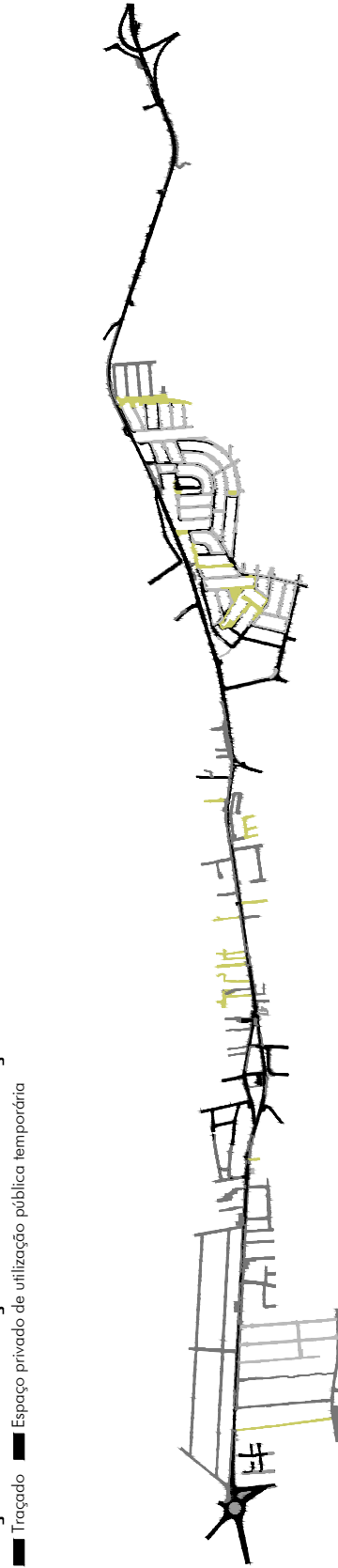
LINHAS DA ÁGUA



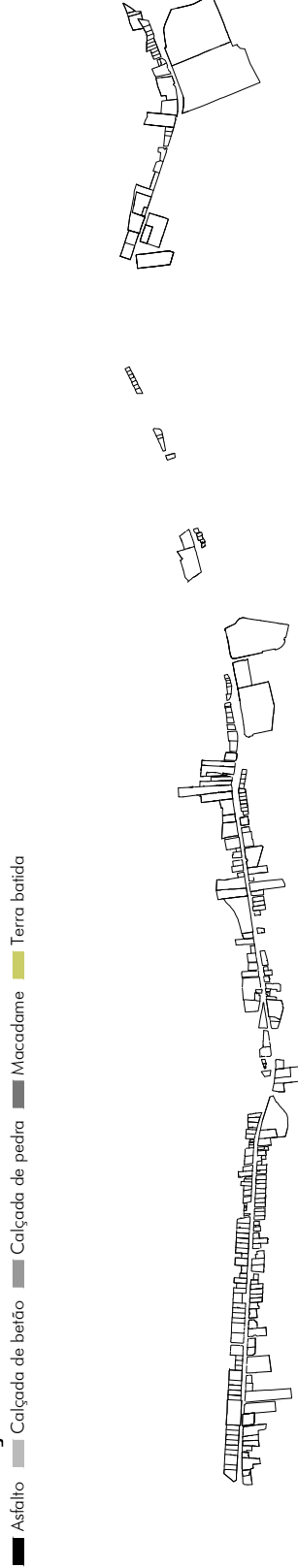
TRAÇADO



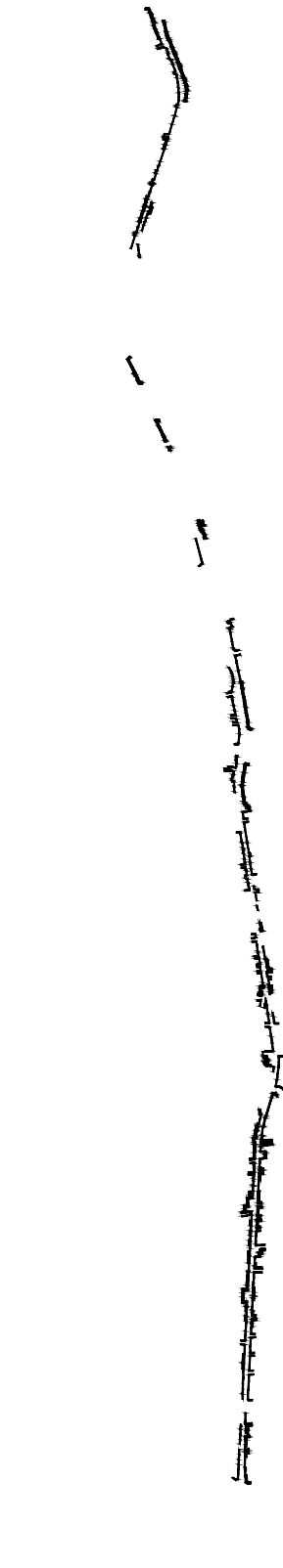
TRAÇADO URBANO E ESPAÇOS PRIVADOS DA UTILIZAÇÃO PÚBLICA TEMPORÁRIA



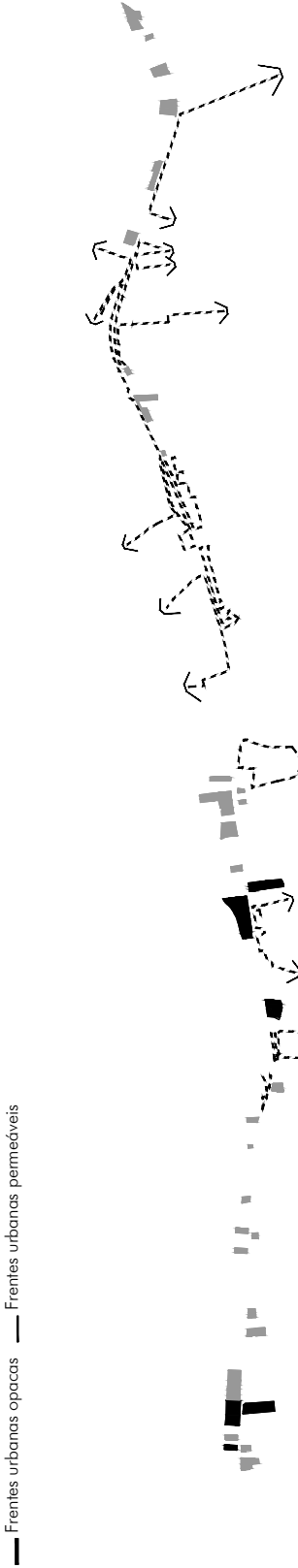
PAVIMENTAÇÃO DOS ARREDORES



PARCELOS



FRONTES URBANAS DEMARCADAS



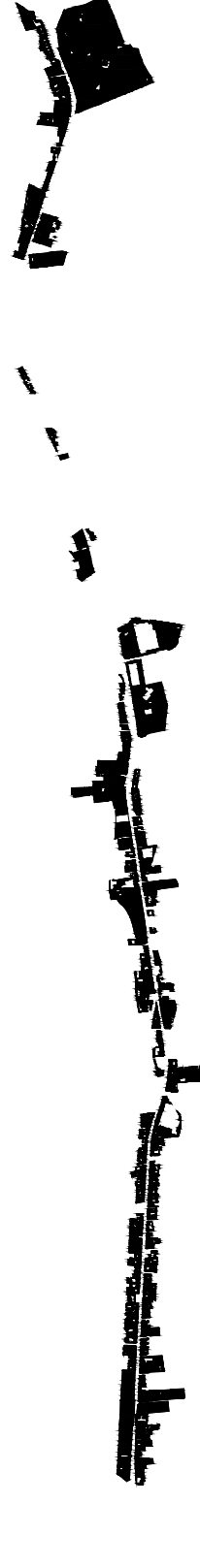
PARCELAS VERDES E ESPAÇOS EM ABANDONO DO BOM RUÍM E ESPAÇOS INTERMEDIÁRIOS



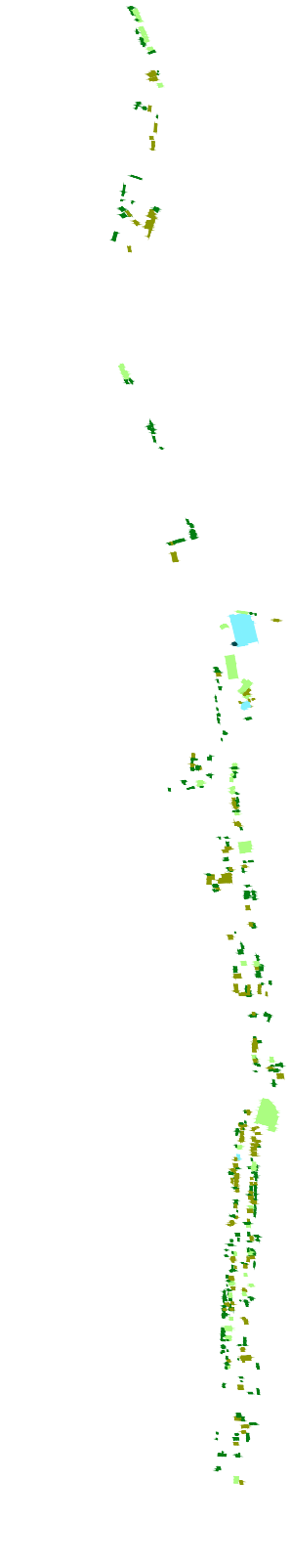
BOM RUÍM

Edifícios de menor área: cerca de 15m2

Edifícios de maior área: cerca de 10.000m2

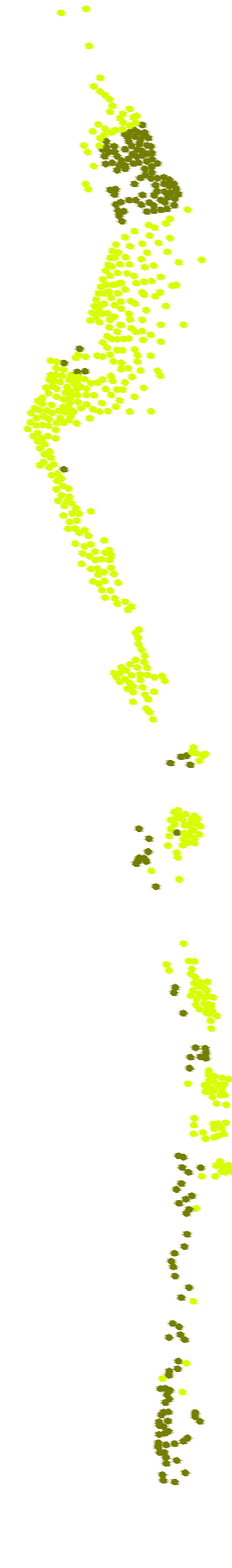


VIZINHO CONSTRUÍDO



CORREDORES

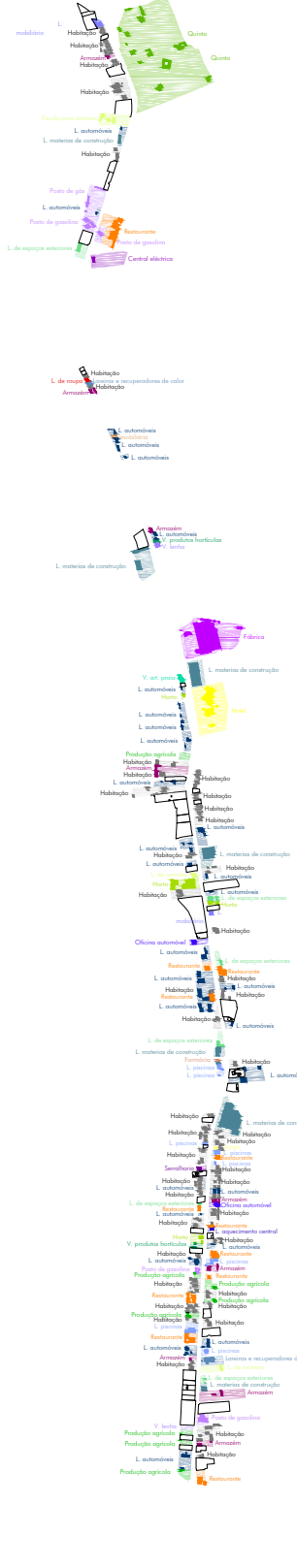
0 a 3m 3 a 6m 6 a 9m 9 a 12m 12 a 15m



ARQUITETURA

Arquitetura em espaço privado

Arquitetura em espaço público



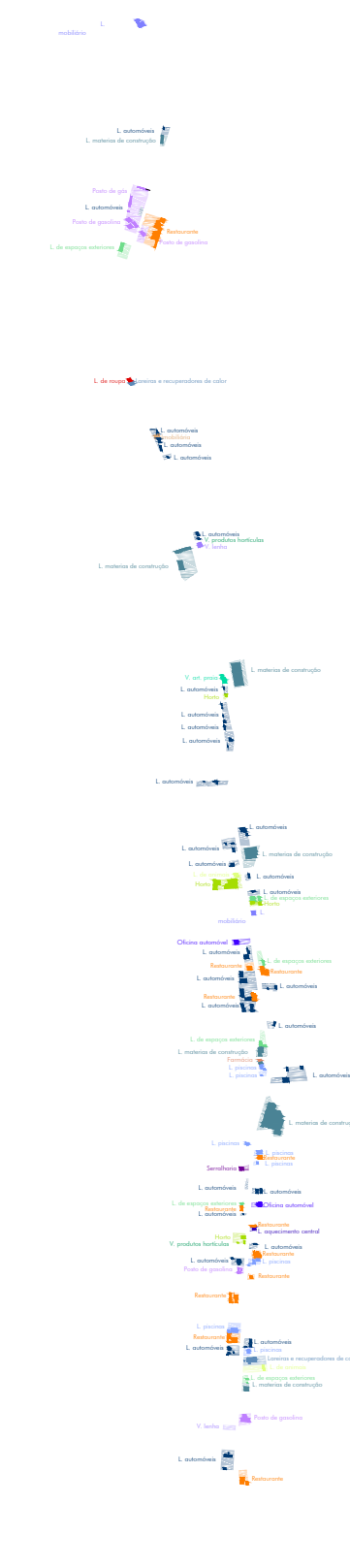
USOS

Coeficiente médio: 22,2m linear

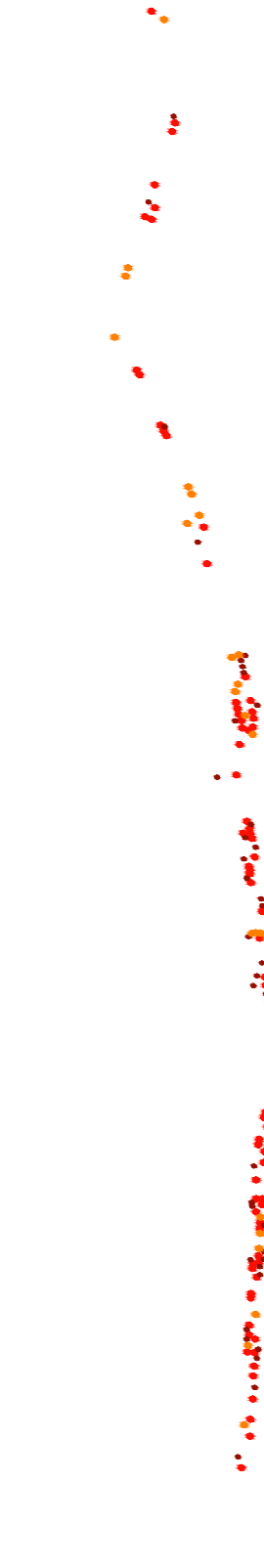
Diferença linear: 4,2m linear



HABITAÇÃO



SETOR URBANO COMERCIAL



SINAIS

Coeficiente de sinais: 28,8m linear

Sinais de publicidade junto da via

Sinais de publicidade fixos no edifício

Sinais de publicidade de comércio localizadas nas proximidades (fora do NS78)



TRANSPORTES DO BOM RUÍM

Relevo; Linhas de Água; Traçado Urbano; Traçado Urbano e Espaços Privados de Utilização Pública Temporária; Pavimentação dos Arruamentos; Parcelas; Frentes Urbanas Demarcadas; Parcelas Vagas e Espaços em Abandono ou em Ruína e Espaços Intersticiais; Edificado; Vazio Construído; Cérceas; Arborização; Usos; Usos – Actividade Comercial; Usos – Habitação; Sinais; Transportes Colectivos.

Análise individualizada de cada componente

Para iniciar este ensaio analítico de desmontagem dos componentes do elemento urbano, importa ter como ponto de partida o devido enquadramento do objecto N378 com o seu tecido urbano, de modo a evidenciar toda a sua complexidade. Para tal, toma-se como elemento gráfico de representação do tecido um ortofotomapa, visto que este traduz de uma modo expedito a variedade e quantidade de elementos urbanos que compõem a N378.

O primeiro nível de decomposição é feito a partir de uma base cartográfica, constituída em função deste elemento urbano. Esta peça gráfica integra um vasto conjunto de componentes seleccionados como os de melhor relevância, procurando retirar a tridimensionalidade do objecto e assim reduzi-lo apenas a uma dimensão. Apesar desta simplificação do objecto, reduzindo-o a duas dimensões (sem descaracterizar o objecto), acaba no entanto por persistir uma leitura complexa devido ao elevado número de componentes que ainda se mantêm e que, como tal, dificultam a compreensão de todos os distintos elementos que compõem a N378. A diversidade de formas e suas configurações sobrepõem-se, justapõem-se, tornando assim o eixo pouco legível e entendível. A partir desta base importa então, em primeiro lugar, compreender o suporte natural e físico onde se desenvolve a estrada, e para tal destacam-se dos componentes Relevo, Linhas de Água.

Relevo

No que diz respeito à componente “Relevo”, observa-se que a topografia do território que suporta a N378, não é muito acidentada, sendo inclusivamente de percepção local relativamente plana. Contudo, existe uma pendente muito ligeira, partindo de um modo geral de norte para sul, sendo este o local de cota mais elevada. Esta pendente varia entre os 10 metros e os 75 metros de cota, para um comprimento de cerca de 6 quilómetros, perfazendo de um modo geral uma pendente média de 1,4%.

Embora o território seja praticamente plano, é possível identificar um ligeiro vale e numa ou outra ocasião pequenas e suaves elevações que no entanto não retiram o carácter de planície que caracteriza o sítio.

Em relação à componente “Linhas de Água”, esta caracteriza-se por se configurar fundamentalmente em função de um eixo principal, que inclusivamente adquire o nome de Rio Judeu mais a norte, antes de desaguar no estuário do Rio Tejo, na baía do Seixal.

Linhas de Água

Este pequeno ribeiro, que em certas alturas do ano consegue manter algum caudal de água, é acompanhado por outras pequenas linhas de água que correm paralelamente ao seu curso. Todavia, destaca-se a norte uma área rica em linhas de água que interceptam perpendicularmente o Rio Judeu em ambos os lados do seu percurso e que aí descarregam os seus caudais.

Verifica-se ainda, a sul, a concentração de vários poços de captação, complementando uma área mais carenciada de cursos de água.

Continuando o processo de desmontagem do objecto urbano N378, e sempre tendo a mesma base de referência, importa agora olhar para o espaço público materializado no seu traçado urbano, e verificar quais as suas características morfológicas.

Deste modo e analisando ao detalhe o Traçado Urbano da N378 identifica-se uma ligeira sinuosidade, a norte, junto do nó de ligação à auto-estrada A2, que tende progressivamente a regularizar-se, tendo o seu último troço, imediatamente antes do cruzamento para Sesimbra, Lagoa de Albufeira e Coina, adquirindo já uma forma rectilínea.

Traçado Urbano

A sua forma em espinha, já referenciada anteriormente, é de grande evidência. No entanto é de assinalar que a grande ocorrência de ramificações que detêm ambas as margens muito raramente geram cruzamentos, mas apenas simples intersecções. As ruas transversais têm como ponto de partida a própria N378 e estendem-se pelo interior do território. Este fenómeno cria relações frágeis entre as duas margens da estrada, proporcionando alguns cortes nos fluxos urbanos no interior da área.

Este facto intensifica um pouco mais o papel de eixo articulador que a N378 desempenha, já que, em certos troços, se torna necessário percorrer

obrigatoriamente uns metros ao longo da estrada antes de poder continuar um possível trajecto de atravessamento da região.

Realça-se ainda que, embora o eixo desempenhe a função de principal elemento de estruturação e de hierarquização de um traçado urbano mais alargada da região, isso acaba por não se reflectir na largura do seu perfil transversal. Este tem cerca de 15 metros de largura, sem grandes flutuações ao longo do seu percurso e não se distinguindo diferenças significativas por comparação com as restantes ruas envolventes. Existem mesmo alguns casos de ruas transversais com perfis idênticos ou superiores. Este facto espelha a inexistência de relação entre a dimensão da via e a sua função e grau de importância dentro da rede, impossibilitando através deste aspecto específico a definição de hierarquia espacial e funcional.

Por outro lado, verifica-se a quase total ausência de passeios ou faixas laterais devidamente preparadas para o suporte de percursos pedonais, o que torna a N378 num elemento urbano, agressivo e desconfortável para o peão. O perfil tipo da N378 é então constituído por duas faixas de rodagem, uma em cada sentido, e duas bermas. Entre as duas entidades existe uma pequena vala de separação. O elemento urbano N378 apresenta assim, uma forma ainda bem enraizada na sua génese de via de comunicação. É deste modo, mesmo que informal, reforçado o papel fulcral do automóvel, destacando-se como meio preferencial de deslocação ao longo do percurso.

Esta preponderância conferida ao automóvel defronta uma outra característica latente no traçado urbano da N378, a ausência de estacionamento organizado. No estado actual de transformação de via de comunicação para rua, a Estrada Comercial N378 não apresenta qualquer área de estacionamento demarcada ao longo de todo o seu percurso, característica que impede a fixação livre dos utilizadores. Estes ficam restringidos à oferta existente (quando existe) dos estacionamentos privados que alguns estabelecimentos comerciais dispõem.

Em relação à questão da carência de área de estacionamento e de paragem temporária, verifica-se que existem pequenos espaços de propriedade privada que temporariamente adquirem um uso público ao longo da N378. Estes espaços de carácter híbrido surgem por uma cedência voluntária por parte dos privados, procurando assim aumentar a sua competitividade perante a concorrência. São espaços privados que ao longo do dia, num horário pré-definido e que por norma

corresponde ao período diurno, assumem o uso totalmente público, sendo que durante a noite voltam novamente a ser exclusivamente de uso privado, possuindo um meio de controlo ou uma vedação. O próprio conceito base e estabilizado de espaço público depara-se com uma outra interpretação. A definição de espaço público nestas circunstâncias torna-se difícil, espaços privados têm uma utilização pública, mesmo que restrita, e em oposição espaços públicos podem não estar acessíveis às pessoas devido à sua própria desqualificação.

Formalmente, estes espaços são de dois tipos. Num caso, o espaço é temporariamente cedido, trata-se de toda a área de lote não construída, disponibilizando assim o máximo de área possível. São exemplo disto os casos das bombas de gasolina e de um ou outro café/restaurante. O segundo tipo define-se por uma cedência parcial da área vaga do lote. Por regra esse espaço localiza-se entre a beira de estrada e a construção principal, havendo no entanto casos em que o espaço é alargado também para a lateral do edifício. O privado cede uma área significativa da sua parcela, mas acaba por manter desta forma um espaço livre de uso exclusivo do proprietário.

Estes espaços acabam por ter relevância no modo de utilização e percepção do espaço público da N378, e consequentemente na forma do seu traçado urbano, visto que geram bolsas de possível paragem, funcionado de certo modo como espaços urbanos excepcionais e de permanência ao longo da via, que apenas oferece espaços de utilização pública de forma linear.

Em relação aos tipos de pavimentos existentes ao longo do percurso da N378 e tecidos adjacentes, verifica-se que estes se compõem fundamentalmente de 5 diferentes materiais: asfalto; *macadame*⁹⁷; terra batida; calçada de pedra e lajeado de cimento. Os dois primeiros surgem com maior abundância, sendo que os restantes aparecem de um modo pontual, especialmente as calçadas de pedra e cimento.

Pavimentação dos Arruamentos

97 Pavimento composto por três camadas de pedra, de diferentes dimensões, colocadas sobre uma fundação.

Esta classificação, procura cobrir um universo de pavimentos que, ou se encontram inacabados, ou seja detendo uma base de inertes consistente mas onde as últimas camadas de asfalto são inexistente, ou simplesmente pavimentos anteriormente de asfalto mas que, devido a diversos factores, se encontram em mau estado de conservação ou situações não consolidadas.

No caso do asfalto, este ocorre sobretudo no eixo da estrada nacional N378, nas suas duas faixas de rodagem e ao longo de todo o seu percurso, sendo igualmente possível verificar a existência de alguns arruamentos adjacentes pavimentados com este tipo de material, como é o caso de grande parte das ruas do loteamento a norte. Identificam-se ainda algumas vias de penetração no interior do território, pavimentados por asfalto, estando por regra relacionadas com o eixo de maior preponderância e que procuram amarrar tecidos de maior dimensão.

O piso constituído em *macadame* tem maior expressão nas bermas da N378, sendo que é sensivelmente a meio do percurso da estrada que tal facto se regista com maior frequência. A presença deste tipo de piso nas bermas da estrada está naturalmente ligado a uma menor manutenção do pavimento desta área particular da via, sendo por isso mais consequência da falta de manutenção do que propriamente pavimentação por sinalizar. Todavia importa destacar a presença do pavimento tipo *macadame* em vários arruamentos de loteamentos de génese ilegal ou em vias de acesso a particulares.

No que diz respeito ao pavimento tipo terra batida, este surge de um modo mais disperso, sem relações de continuidade, emergindo num aparente acaso. Está sempre associado a caminhos de penetração do território e não surge em nenhum troço da N378. Ocorre portanto, por norma, perpendicularmente a via principal e está quase sempre relacionado com caminhos de acesso a propriedades privadas, existindo inclusivamente em alguns casos de acesso exclusivo a uma só edificação.

De realçar ainda a correspondência deste pavimento a alguns espaços não consolidados, espaços sobrantes entre fragmentos, ou a pequenos espaços de transição e de excepção dentro de um fragmento urbano, resultantes de rotações internas do seu próprio traçado.

Os restantes pavimentos, calçada de pedra e de cimento, estão associados na sua maioria a passeios e a áreas de uso preferencial do peão. No caso da calçada de pedra, é identificada em poucos locais, apenas junto de uma correnteza de edifícios a norte, perto do nó de acesso à A2 e a sul, na própria rotunda e nas suas imediações. São ainda detectáveis pequenas áreas de passeio calcetadas junto de um ou outro edifício, correspondendo a áreas de acesso à própria construção. Em relação à calçada de cimento, constituída por lajetas de peças pré-fabricadas de cimento, verifica-se que a sua existência se reporta a dois tipos de utilização: um

para passeio de um loteamento e outro para pavimentação de um conjunto de arruamentos localizados mais a sul.

Com a análise individual e separada de cada um dos diferentes pavimentos, observa-se que a forma que emerge do piso de asfalto, reporta-se ao traçado urbano da N378, no entanto este perde em grande parte o carácter espinhoso que o caracteriza, evidenciando fundamentalmente a forma do eixo da via e alguns pedaços de tecido que nele se fixam.

Complementarmente, os pavimentos de *macadame* e terra batida incorporam boa parte das ramificações da N378 e outros arruamentos soltos de tecidos confinantes. A ocorrência dos outros dois pisos reflecte a quase total inexistência de passeios ao longo da estrada N378, sendo a única excepção um pequeno troço, de cerca de 20 metros, correspondente a uma frente de lote. Os passeios estão então localizados no interior dos fragmentos marginais e não no próprio elemento urbano N378.

No que diz respeito à parte privada do elemento urbano N378 destaca-se em primeiro lugar a componente “Parcelas”, mais especificamente todos os lotes privados identificáveis, delimitáveis, parcialmente confinantes e marginais à estrada N378.

Parcelas

Com a leitura individual desta componente, verifica-se a existência de uma menor incidência de parcelas privadas de fácil demarcação e identificação a norte, por oposição a uma maior regularidade e continuidade de ocupação a sul. Esta situação está relacionada com o facto de a sul existirem zonas urbanas morfologicamente mais regulares, resultantes de um conjunto de operações de parcelamento de terrenos agro-florestais e rurais.

Em contrapartida a norte regista-se ainda a existência de vastas áreas florestais, gerando por isso parcelas privadas de difícil e imprecisa delimitação e que ainda não adquiriram carácter urbano. O troço norte caracteriza-se então por uma ocupação mais irregular, que ocorre como resultado de um processo de urbanização desarticulado e com diferentes tempos de acção ao longo dos últimos anos, resultando com isso lotes de configurações mais diferenciadas, de diversas dimensões e profundidades. Esta heterogeneidade morfológica provoca parcelas que tanto se organizam em profundidade de um modo alongado para o interior do território, como também se configuram com o máximo de frente possível.

Esta realidade prossegue ao longo de boa parte da N378, sendo apenas quebrada no último terço da via, mais a sul, onde os lotes se apresentam com áreas e configurações bem mais regulares, de forma predominantemente rectangular, e com dimensões iguais ou directamente proporcionais (como por exemplo 20 metros ou 40 metros de frente de rua). Assim, verifica-se a existência nesta zona, no lado poente da estrada, de lotes que por norma têm cerca de 20 por 50 metros e em algumas situações têm 40 metros por 50 metros, resultando da duplicação de parcelas. Na margem nascente, a regularidade mantém-se, mesmo que de um modo um pouco mais imperfeito, contudo uma maioria significativa de lotes apresenta uma frente de rua de 35 metros, tendo os restantes lotes dimensões variáveis entre os 20 e os 25 metros. A profundidade nesta margem tenta manter em boa parte das parcelas os 50 metros verificados da margem oposta, mas acaba por apresentar vários casos que saem fora deste padrão, gerando irregularidades morfológicas concretizadas em parcelas de profundidades distintas, uma consequência directa que advém do facto de esta margem da N378 não ter sido alvo de uma operação urbana reguladora, tipo loteamento, como sucedeu na margem oposta. Todavia a frente de lote mantém uma regularidade mínima, principalmente por comparação com toda a restante realidade a N378, permitindo que o ritmo de ocupação seja preservado.

Frentes Urbanas Demarcadas

Isolando a componente “Frentes Urbanas Demarcadas”, observa-se que sensivelmente a partir do meio do percurso para sul, se registam menos interrupções dos alinhamentos construídos, preservando relações de continuidade e reforçando a ideia de frente de rua demarcada. Ao longo do último terço, a sul, da N378, a demarcação da frente estende-se por pouco mais de um quilómetro e 100 metros assumindo-se como o troço de maior continuidade. Por contraste, a interrupção das duas frentes de maior dimensão prolonga-se por cerca de 450 metros, enquanto que se for parcial, ou seja apenas uma das margens demarcada, a rotura estende-se por cerca de um quilómetro e meio, localizada no terço mais a norte do percurso da N378.

Seguindo uma tendência já observada nas componentes anteriores, a área a norte da N378 apresenta uma maior irregularidade, ocorrendo um número mais assinalável de roturas urbanas, que são simultaneamente acompanhadas por maiores assimetrias entre as duas margens da estrada.

Existem três tipos de demarcação das frentes urbanas: o primeiro através de um

muro opaco, por regra de alvenaria; o segundo através de uma vedação fixada sobre um pequeno muro, que se assume como base e marcador do limite da propriedade e o terceiro através de vedações básicas, garantido o máximo de visibilidade para o interior da parcela, mas sem comprometer a definição dos limites do lote.

Verifica-se uma quase total ausência de demarcação da frente de rua através do próprio edificado, registando-se normalmente um distanciamento da construção com a margem da estrada, por norma cerca de 12 metros. Os exemplos de excepção desta realidade estão ligados a situações de cedência de parte da parcela para o uso público. Existem ainda alguns casos de lotes que são cercados por vedações, mas que se encontram por ocupar, estão vazios sem uma utilização aparente e numa situação expectante, contribuindo em certa medida para o reforço das descontinuidades urbanas.

Centrando agora a atenção nos vazios existentes ao longo da N378, verifica-se que estes se definem principalmente através de três categorias: Parcelas Vagas e Espaços em Abandono ou em Ruína e Espaços Intersticiais.

Parcelas Vagas e Espaços em Abandono ou em Ruína e Espaços Intersticiais

As Parcelas Vagas são um conjunto de lotes que se encontram definidos, mas sem qualquer delimitação física, e que estão numa situação expectante e sem qualquer uso e utilização. São espaços que estando inseridos em alguns processos de loteamentos, acabaram por nunca ser alvo de urbanização, mantendo as características originais do local, remetendo para uma ocupação agro-florestal. Existem ainda algumas parcelas que se assumem como Espaços em Abandono ou em Ruína, sendo o resultado de lotes que em tempos tiveram algum tipo de uso ou de apropriação, mas que neste momento se encontram sem utilização ou construções em estado de ruína. Por fim, a classificação de Espaços Intersticiais diz respeito a um conjunto de bolsas florestais que persistem ao longo da estrada N378 e acabam por ser espaços vazios de uma ocupação urbana. Estes espaços florestais intersticiais, na maioria são de grandes dimensões, estendendo-se pelo território e sendo difícil marcar uma delimitação, apenas a área tangencial à N378.

Observando de um modo isolado este conjunto de espaços vazios, verifica-se que estes proliferam um pouco por toda a N378, pautando a via com várias ocorrências de vazios ao longo do seu percurso. Contudo é possível identificar que

os Espaços em Abandono ou em Ruína existem em maior número e espalhados de norte a sul.

De salientar a maior presença de bolsas florestais a norte, indo de acordo ao facto de ser esta região que se encontra menos urbanizada. Assinala-se ainda que a quantidade de terrenos vagos sobranes é diminuta, resumindo-se a casos pontuais e fundamentalmente localizados a sul, demonstrando que poucos foram os casos de terrenos parcelados que não acabaram por ser urbanizados.

Edificado No que diz respeito à componente “Edificado”, vê-se que as premissas base já identificadas em componentes anteriores se mantém, ou seja, maior regularidade de formas e características a sul e maior irregularidade e variações a norte.

Deste modo, observa-se que nos dois terços iniciais (sentido norte-sul) a irregularidade de formas e dimensões dos edifícios é significativa, não existindo um padrão evidente. A variação de dimensões é grande, registando-se construções desde cerca de 15 m² até cerca de 10.000 m², de área de implantação.

Por oposição, no último troço, a sul, as edificações adquirem em termos formais e de dimensões uma maior regularidade. O edifício isolado, acompanhado por um ou mais anexos nas traseiras, acoplados ou soltos ao edifício principal, torna-se o modelo mais reproduzido. As variações de dimensões e proporções não são tão acentuadas como no restante panorama da estrada, registando-se uma flutuação na área de implantação que varia entre cerca de 75 m² e cerca de 350 m². Nesta área verifica-se um ponteadado mais miúdo e concentrado de edificações, consequência do modelo tipológico (edifício principal mais anexo) utilizado maioritariamente. O próprio posicionamento perante a via é mais regular, sendo o seu afastamento mais constante.

No restante percurso da estrada os edifícios apresentam uma distribuição um pouco mais espaçada, diminuindo a intensidade e as contiguidades de construções. O edifício individual e único ganha um pouco mais de expressão, persistindo contudo em várias ocasiões um edifício de apoio, localizado preferencialmente nas traseiras.

De destacar que apesar de algumas diferenças entre a zona norte e a zona mais a sul, de um modo muito significativo verifica-se que a larga maioria das edificações se localiza a cerca de 20 metros do eixo da via, correspondendo à zona *non*

aedificandi, imposta pela servidão de utilidade pública, disposta no artigo 5º do Decreto-Lei n.º 13/94 de 15 de Janeiro.

Verifica-se, também, uma certa continuidade na presença de edificações ao longo da via, marcando um ritmo e contribuindo para a construção de um plano vertical que se desenvolve paralelamente à N378, apenas interrompido com cortes significativas no primeiro terço da estrada, mais a norte. Aqui destaca-se o impacto dos grandes edifícios, gerando excepções rítmicas na paisagem edificada, sobressaindo da restante massa construída.

No seguimento do filtro do edificado, julga-se útil a análise da componente “Vazio Construído”, ou seja todo o vazio não edificado no interior de cada parcela adjacente à N378. O isolamento desta componente permite identificar de um modo complementar um conjunto de características morfológicas e urbanas da N378 que através da análise do cadastro e do edificado poderiam não ser evidentes. Assim, é possível observar com rapidez e destreza a relação que existe entre o edificado e a sua parcela, qual a sua densidade de ocupação, qual a sua implantação e localização dentro do interior do lote, ao mesmo tempo que possibilita uma observação de conjunto entre parcelas ao longo da via. A implantação dos edifícios no interior de cada lote, acaba por estar directamente ligada às características formais da própria parcela, ou seja regista-se uma maior irregularidade na localização e dimensão da construção dentro das parcelas mais a norte, por oposição a uma regularidade nas proporções e implantações dos edifícios nos lotes a sul, especialmente nas propriedades do lado poente da via.

Vazio Construído

Verifica-se de um modo mais evidente que existe quase sempre um espaço vazio entre a construção e a margem da estrada. A implantação isolada e tendencialmente central do edifício no lote é quebrada em certos casos, levando à fixação do edifício para o mais distante possível da margem da N378. A densidade de implantação do construído é baixa, existindo contudo algumas excepções como os casos dos lotes que incorporam grandes massas edificadas. A sul, uma vez mais, regista-se uma maior regularidade, mantendo a tendência de uma certa padronização das características. Nos dois primeiros terços observa-se uma maior diversidade e heterogeneidade de situações, com uma variação entre lotes muito pouco ou nada ocupados, em oposição a lotes com grandes densidades de implantação. São confirmadas de um modo mais intuitivo as variações de forma entre as diferentes áreas da N378, com a zona sul a deter lotes regulares,

com formas geométricas básicas como o rectângulo, enquanto que nas zonas central e norte as configurações dos lotes são mais variáveis, evidenciando os condicionalismos naturais do território ou diferentes critérios de urbanização, consequência de processos diferenciados, desarticulados e concretizados em espaços temporais distintos.

Cérceas

Com o intuito de analisar a volumetria da estrutura edificada, realiza-se o destaque da componente “Cérceas”, subdividida em 5 classes: 0 a 3 metros; 3 a 6 metros; 6 a 9 metros; 9 a 12 metros e mais de 12 metros⁹⁸.

Assim, com o isolamento desta componente, verifica-se que a grande maioria dos principais edifícios de cada parcela tem uma cércea média que varia entre os 3 e os 6 metros, correspondendo a 2 pisos. Contudo, também se observa uma boa amostra de construções com cérceas situadas no terceiro intervalo, espalhadas um pouco por toda a estrada.

Em relação ao primeiro intervalo (0 a 3 metros), observa-se que este predomina nas edificações secundárias, ou anexos, em especial no troço final a sul. Porém, regista-se a presença de um modo disperso de alguns edifícios isolados de 1 piso, pontuando a via de construções de pequena volumetria e isso acaba por imprimir uma certa relevância a estes volumes ao longo da paisagem da N378.

Existem ainda vários casos de edifícios com cérceas superiores a 6 metros, situando-se no terceiro intervalo. Correspondem normalmente a edifícios de maior escala, com maiores áreas de implantação, mas também a edifícios relacionados com pequenos prédios de habitação colectiva. Localizam-se de um modo geral ao longo da via, sem uma concentração específica numa zona. Esta cércea mais elevada não significa a existência de edifícios com mais de 3 pisos, pois por exemplo nos casos das edificações de grande escala, estas podem ter pés direitos mais elevados, contribuindo para o aumento da cércea global, mesmo com menor número de pisos.

No intervalo de alturas 9 a 12 metros, contam-se um número reduzido de edificações, sendo os dois únicos casos, o da fábrica de alvenarias e materiais de

98 As classes procuram estabelecer uma relação entre a altura média da cércea e o número de pisos, todavia, devido à existência de construções que detêm alturas por piso variáveis em relação ao padrão comum, entendeu-se mais útil realizar a classificação das diferentes classes pela altura média da cércea e não pelo número de pisos.

construção e um dos corpos volumétricos do Hotel Orion. Para o último intervalo, ou seja, acima dos 12 metros de altura apenas se incluí a torre da chaminé da referida fábrica.

Assim, observa-se que ao longo da N378, existe uma flutuação de alturas, mas sem impactos significativos, ou seja, sem se registarem grandes diferenças ao nível da cota média de cérceas. Estas variam fundamentalmente entre os 3 metros e pouco mais de 6 metros, havendo vários exemplos de cérceas a rondar os 10 metros. A própria distribuição das diferentes cérceas é bastante diversificada ao longo do percurso da estrada, gerando um alçado lateral variado e ritmado, mas em contrapartida sem grande regra e continuidade, influenciando a construção de uma paisagem pouco controlada.

A componente “Arborização” tem a particularidade, de embora visualmente ser apreendida como uma identidade una, na realidade acabar por pertencer a dois espaços, público e privado. Este pormenor permite assim observar algumas características da N378.

Arborização

Verifica-se um maior predomínio da vegetação arbórea a norte, estando naturalmente ligada as bolsas de tecido florestal adjacente à estrada, verificando-se ainda alguns resquícios de árvores na beira da estrada em zonas mais centrais da via, e por isso correspondendo a áreas mais ocupadas.

Em relação à arborização presente em espaço privado, esta tem uma presença mais forte no terço mais a sul do troço, estando ligada a processos de reaproveitamento de vegetação já existente ou em novas plantações com o objectivo de criar áreas de barreira e protecção visual do interior das parcelas. A arborização de um modo geral é constituída por espécies “banais”, mas sem uma ligação directa à região, transparecendo ser fruto do acaso e das escolhas individuais de cada proprietário. Contudo, observa-se a ocorrência pontual em algumas parcelas da existência de arborizações de carácter “excepcional” ou “majestoso” como por exemplo palmeiras, numa clara tentativa de introduzir um elemento de destaque na paisagem perante os lotes vizinhos.

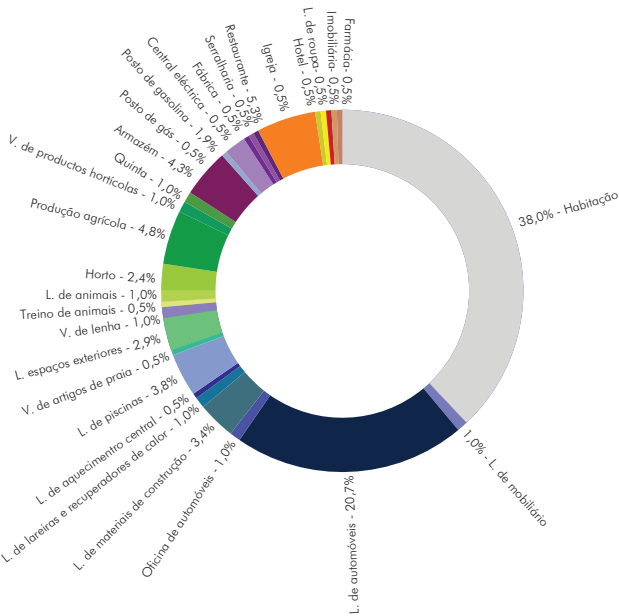
Assim, embora se registre uma boa presença de árvores, estas não respeitam uma regra na sua implantação, não contribuindo para a criação de corredores nem alinhamentos, e consequentemente não contribuindo para a melhor definição de um plano vertical lateral à N378.

Usos No que diz respeito aos diferentes tipos de usos existentes ao longo da N378, verifica-se uma forte presença comercial. Ao isolar a componente “Usos” observa-se que a habitação representa 38 % do universo, estando os restantes 62 % relacionados com outras funções.

Destas funções, a grande maioria refere-se a actividades comerciais, existindo casos pontuais de excepção como quintas, um hotel, uma igreja, uma fábrica ou uma central eléctrica. A diversidade de funções é de tal ordem que se verifica uma presença de 129 diferentes estabelecimentos, excluindo a habitação, levando a uma ocorrência média de 22 estabelecimentos por quilómetro linear. Registam-se 28 diferentes usos, gerando uma média de cerca de 5 diferentes usos por quilómetros linear.

A habitação localiza-se principalmente do meio do percurso da N378 para sul, havendo inclusivamente alguns troços de uma certa continuidade. A norte observam-se lotes de utilização habitacional, quase que exclusivamente numa pequena correnteza de edificações, poucos metros depois do nó viário de ligação com a A2.

Em relação à actividade comercial, importa destacá-la por si só, pois representa a maioria do uso presente na N378, e por consequência dota este elemento



[61] - gráfico de percentagem da ocorrência de usos

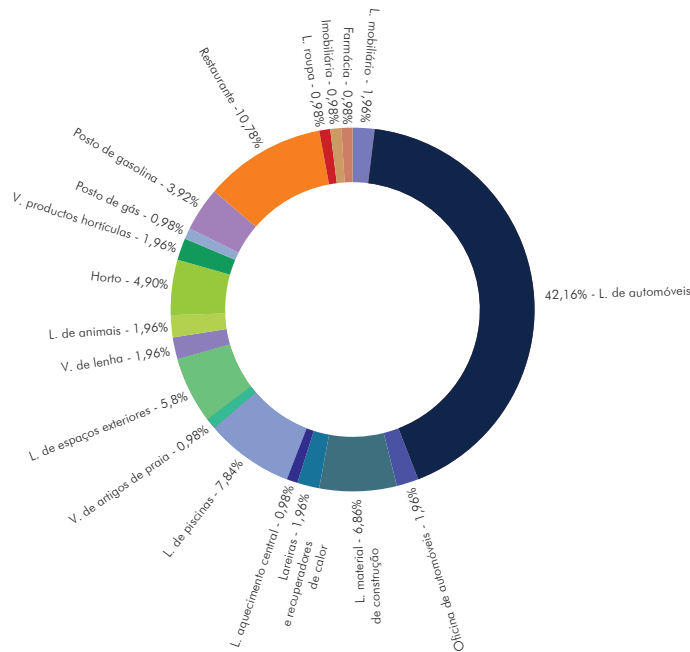
urbano de um carácter específico, especializando-o e ao mesmo tempo gerando-lhe características formais próprias.

Entendeu-se neste isolamento particular da actividade comercial incluir as parcelas que detêm usos ligados ao comércio e parcelas que mesmo com actividades relacionadas com o sector primário, como por exemplo os lotes de produção agrícola que acabam por também disponibilizar os seus artigos para a venda, acumulando duas funções.

Assim, centrando a atenção neste tipo de parcelas que, total ou parcialmente, têm actividades comerciais, verifica-se que existem um pouco mais de 100 parcelas de actividade comercial, para um total de 208, das quais 79 parcelas são de uso habitacional. A variedade de produtos comercializados é bastante acentuada, cerca de 19, de onde se destacam: automóveis (42,2 %), restaurantes (10,8 %), piscinas (7,8 %), materiais de construção (6,9 %), ou elementos decorativos de jardins/espacos exteriores (5,9 %).

A sua distribuição é relativamente constante por toda a via, mesmo que tenha pequenas interrupções, provocadas pelo surgimento de lotes habitacionais ou pequenos vazios. No entanto importa salientar que as interrupções de maior

actividade comercial



[62] - gráfico de percentagem de ocorrência da actividade comercial

A horizontal scale bar with a bracket underneath. The left end is labeled '0' and the right end is labeled '300m'.

Em termos morfológicos, os lotes são de um modo geral formados pelo edifício principal, anexos, espaço livre e sinalética publicitária. O edifício principal está dedicado ao armazenamento, exposição e comercialização dos produtos, enquanto que os anexos se destinam ao apoio infraestrutural do estabelecimento ou, em alguns casos, ao crescimento da área do edifício principal. A sinalética publicitária surge como artefacto complementar, procurando divulgar o produto em venda e o próprio estabelecimento comercial. Quanto ao espaço livre, não só tem a função de criar uma área de transição entre a estrada e a própria construção como também, em muitos casos, esse espaço é rentabilizado através do aproveitamento da sua área para a exposição do material em comercialização.

Esta última particularidade ganha uma expressão mais significativa em certos casos, onde a utilização do espaço livre é de tal modo intenso que reduz ao mínimo a presença do edifício. Este surge muitas vezes relegado para uma condição secundária, apenas de apoio, e formalizado arquitectonicamente numa peça modular básica, como por exemplo um contentor de obra. Usos como a venda de automóveis em segunda mão, ou de outro tipo de veículos como caravanas, tractores ou máquinas de apoio à construção e agricultura, são o expoente máximo deste modo de ocupação do lote. Existem ainda outros estabelecimentos comerciais que privilegiam esta tipologia, como os casos dos materiais de construção, decoração de jardins e espaços exteriores e piscinas.

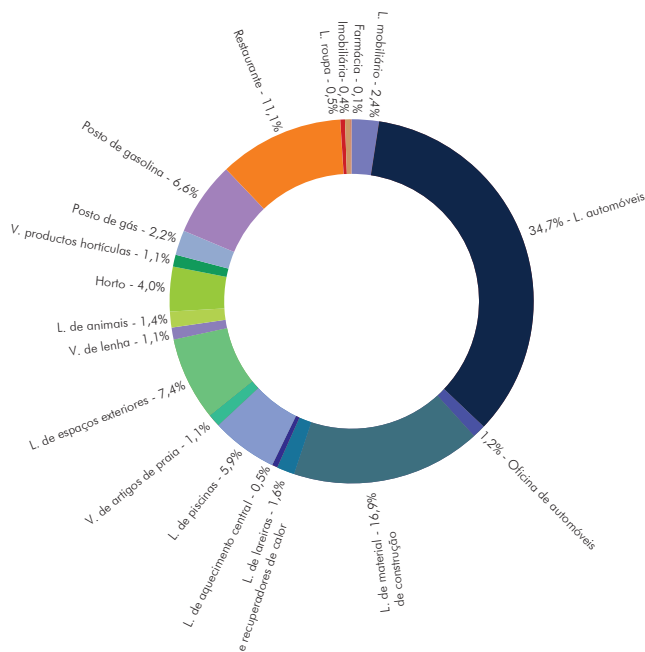
Numa situação oposta encontram-se outros casos em que as configurações dos lotes são compostas fundamentalmente por um edifício principal, que por sua vez ocupa grande parte da área do lote e que engloba o máximo de produto possível. Nestes casos existe uma sobreposição de funções, registando-se não só a venda de um produto, mas também o seu armazenamento. Os edifícios, em alguns casos adquirem a característica de “Edifício Montra”, tipologia que privilegia a exposição máxima da frente do edifício para a estrada, divulgando o seu produto. Neste modo de ocupação da parcela comercial, sobressaem os estabelecimentos de decoração de interiores, como mobiliário e materiais de construção (mas mais relacionados com peças de acabamentos).

Ocorrem ainda situações onde a configuração do lote comercial assume a particularidade da cedência total ou parcial do espaço livre dos lotes para uso público temporário. Os lotes com actividade comercial ligada à restauração acabam por incorporar em muitos casos esta solução, mas os grandes armazéns

de compra e exposição de materiais de construção e os postos de venda de piscinas também adoptam esta configuração, procurando atrair um maior número de utilizadores.

Em suma, verifica-se que a grande diversidade de produtos comercializados, vai moldando as próprias características formais das parcelas, tentando potenciar a exposição dos produtos, mostrando-os o mais possível ao utilizador enquanto este circula na estrada. A sinalética publicitária, em alguns casos complementada com iluminação nocturna, procura introduzir um elemento de maior alcance, projectando a visibilidade do estabelecimento a distâncias superiores.

Outra característica que importa observar na componente dos usos, especificamente, na actividade comercial, é a relação existente entre o tipo de estabelecimento comercial e a frente de rua de que dispõe. Assim, verifica-se que a venda de automóveis detém o maior conjunto de frentes, contabilizando um total de pouco mais de 1,1 quilómetros, correspondentes a 34,7 % da frente urbana ocupada com comércio. No entanto, o que sobressai de um modo mais significativo é a subida de relevância das frentes comerciais dedicadas à venda de materiais de construção passando, segundo este parâmetro, a deter 16,9 %, o que equivale a cerca de 550 metros de frente de estrada. Este facto ganha particular



[65] - gráfico de percentagem da frente de lote linear da actividade comercial

relevância, pois juntamente com os postos de gasolina, que também sobem, a sua percentagem de 3,9 % para 6,6 %, os estabelecimentos de venda de materiais de construção passam para segundo lugar, demonstrando que apesar de ter um número menor de estabelecimentos (quando comparado com outros tipos de produtos), certos tipos de artigos acabam por ter uma presença mais acentuada na paisagem comercial da N378, devido à maior continuidade e comprimento das suas frentes de lotes. De registar ainda a continuação de uma percentagem significativa de frentes urbanas para os restaurantes, 11,1 % e para as decorações exteriores e piscinas, respectivamente com 7,4 % e 5,9 %.

Por fim, de referir que alguns dos estabelecimentos comerciais presentes ao longo da N378, têm um carácter efémero, estando fixados em estruturas arquitectónicas muito precárias, pequenos toldos ou espaços abarracados que se destinam à venda de produtos sazonais ou temporários. Exemplos paradigmáticos desta situação são os artigos de praia (recordar que a N378 dá acesso a Sesimbra, um local de destino balnear da região de Lisboa), a venda de madeira e a venda de produtos hortícolas. Neste último caso importa ainda acrescentar que se registam inclusivamente casos de locais de venda sem qualquer estrutura de apoio, estando os produtos simplesmente colocados junto da berma da estrada.

Ao realizar o processo de isolamento da componente “Sinais”, verifica-se que existem fundamentalmente três tipos de sinalética publicitária: Sinais de Publicidade junto da via, pertencentes à parcela; Sinais de Publicidade fixados no próprio edifício; e por fim Sinais de Publicidade a estabelecimentos comerciais, localizados nas proximidades, mas fora da N378.

Sinais

A presença da sinalética é bastante forte, assumindo-se como elemento importante na definição do perfil e imagem da N378, registando-se 165 sinais publicitários ao longo dos 6 quilómetros estudados, o que resulta numa ocorrência média de cerca de 28 sinais por quilómetro.

Estes elementos surgem de um modo constante ao longo da via, formando uma fiada quase ininterrupta de sinalética, ao longo dos 6 quilómetros. Todavia, verifica-se uma ligeira superioridade de concentração a meio do percurso para sul, registando-se uma maior dispersão a norte e havendo inclusivamente alguns cortes, mas que no entanto nunca ultrapassam os 400 metros.

A introdução destas estruturas procura inserir na paisagem urbana da N378 um instrumento de divulgação das distintas actividades que ali se desenvolvem, em especial dos vários estabelecimentos comerciais.

Assim, observa-se a existência de um tipo de sinal publicitário que se localiza por regra o mais junto possível da margem da estrada e que se caracteriza por incluir a identificação do estabelecimento comercial ou do produto, projectando-o em altura, através de uma estrutura vertical. Deste modo, o *mailing* tem um alcance superior e um raio de influência maior, estando mais visível a distâncias superiores. Em alguns casos estas estruturas são acompanhadas por iluminação, que pode cintilar ou conter outros efeitos luminosos, contribuindo para um maior destaque do elemento. Existem ainda casos em que os sinais se configuram, não em altura, mas sim na horizontal, através de painéis fixados nas vedações, especialmente nas parcelas destinadas à actividade de venda de automóveis ou outros veículos motorizados. Este tipo de sinais de grande dimensão e alcance, são os que mais predominam ao longo da N378, tendo uma ocorrência média de cerca 14 sinais por quilómetro, totalizando 83 sinais, pouco mais de metade do total.

Complementarmente a este tipo de sinais encontra-se, junto dos próprios edifícios um conjunto de painéis que uma vez mais divulgam a actividade ali implantada, mas também outras informações como, horários e descrições dos diferentes tipos de produtos comercializados. Tal como sucede nos sinais junto da via, também estes podem ser acompanhados por iluminação, interna ou projectada, contudo registam-se poucos casos ao longo da N378, apenas em alguns restaurantes e num ou noutro mega-armazém de venda de material de construção. Importa no entanto salientar que uma boa percentagem dos edifícios comerciais dispõe deste tipo de sinalética, sendo possível encontrar 51 sinais, ou seja, numa média de pouco mais de 8 por quilómetro.

Presente na N378, regista-se ainda um outro conjunto de sinais, os de divulgação de actividades comerciais ou serviços existentes, nas imediações da N378. A ocorrência deste tipo de sinais é de cerca de 5 sinais por quilómetros, totalizando 31 sinais, o que demonstra que a N378, é um local privilegiado, veículo ideal para publicitar determinados estabelecimentos localizados mais no interior e que por isso não dispõem da visibilidade de outros que se implantam adjacentes às margens da estrada nacional. Uma vez mais o papel de elemento interlocutor e de ligação que a N378 desempenha na região fica patente. A N378 é um

elemento que incorpora fluxos urbanos de alguma intensidade, aumentando a sua atractividade através da incorporação de um maior número de elementos publicitários, tirando partido de uma maior afluência de utilizadores.

Saliente-se que não se registam grandes inovações formais ou tecnológicas nos vários tipos de sinais. São quase sempre bastante básicos, sem grande aparato, cingindo-se ao essencial, não incorporando ainda qualquer carácter escultórico ou arquitectónico como já sucede noutras estradas comerciais. No entanto, a sua simplicidade não significa pouca preponderância ou reconhecimento da sua importância, visto que quase todos os lotes de actividade comercial têm pelo menos um dos dois tipos de sinais, o de grande alcance ou o de fixação no edifício.

Procurando atenuar o pouco investimento na sinalética, registam-se casos em que o produto em si, ao encontrar-se em exposição, acaba por adquirir particular relevância na sua própria divulgação. Os casos concretos do comércio de piscinas, automóveis, ou elementos decorativos de espaços exteriores, são exemplos de referência deste fenómeno. No primeiro caso as piscinas, estruturas pré-fabricadas, são várias vezes colocadas na vertical, configurando-se deste modo, como símbolos de grande impacto⁹⁹. Já nos automóveis, estes são habitualmente dispostos junto da margem do lote confinante com a estrada, alinhados uns com os outros, formando uma linha expositiva contínua. No terceiro exemplo referenciado, por norma grandes extensões da área livre do lote é ocupada com o produto, estando este repetido inúmeras vezes e de diferentes dimensões, gerando uma densidade e uma presença significativa. Estes exemplos demonstram, estratégias alternativas para o aumento do impacto dos produtos comercializados ao longo da via, tornando o produto em si num sinal ao mesmo tempo que intensifica a sua presença, dotando-o de um maior protagonismo junto de uma paisagem urbana densa e competitiva.

99 A imagem é de tal como marcante e emblemática que inclusivamente é reutilizada de um modo artístico por Joana Vasconcelos, artista plástica portuguesa, que a propósito da comemoração do centenário da República Portuguesa, instalou na Praça do Comércio junto do cais das colunas, em Lisboa, uma piscina pré-fabricada na vertical, com a forma de Portugal, realizando uma sátira à sociedade de consumo instantâneo que o país adquiriu nos últimos tempos, deixando a provocação se não estaria na altura de repensar um futuro novo para o país.

Com o objectivo de compreender a estrutura de transportes públicos existentes na N378, destaca-se a componente “Transportes Colectivos”, e verifica-se que apenas existem alguns pontos de paragem de autocarros, que unem, Lisboa (Praça de Espanha) e Cacilhas, em Almada.

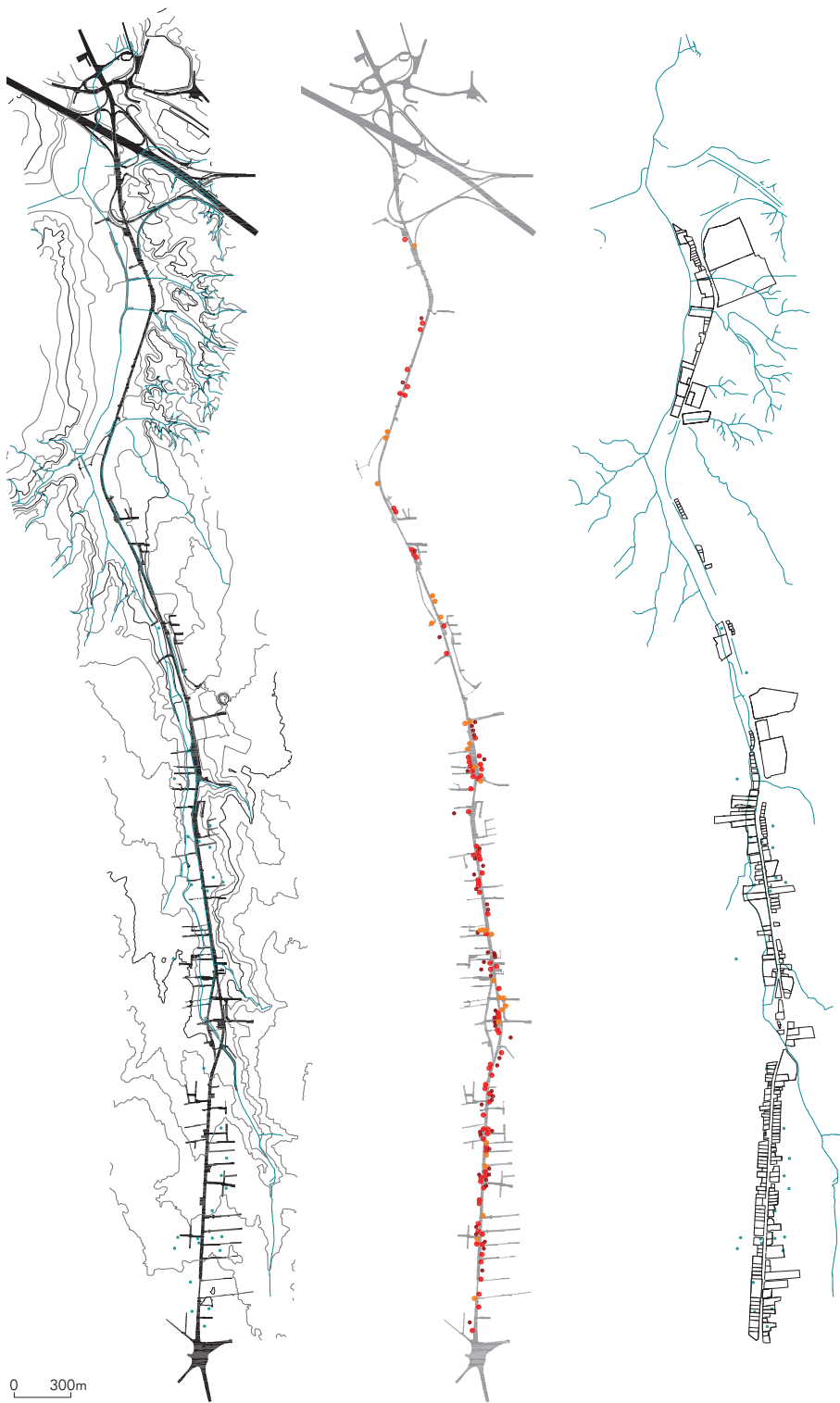
As paragens distribuem-se de um modo equilibrado pelos 6 quilómetros de via, distando cerca de 600 metros. Normalmente as paragens posicionam-se uma de cada lado da estrada e estão equipadas com estruturas de abrigo para o utilizador, mas também existem paragens constituídas apenas por pontos de subida ou descida dos passageiros.

Após o processo de desmontagem por componentes da N378, importa realizar um exercício de cruzamentos de algumas componentes para, de um modo direccionado retirar algumas conclusões, mais elaboradas¹⁰⁰.

Com sobreposição das componentes “Traçado Urbano”, “Relevo” e “Linhas de Águas”, observa-se com facilidade a correlação entre ambas. O traçado é moldado e adquire a forma que tem devido às condicionantes do relevo, procurando adequar-se de um modo mais eficaz ao terreno, percorrendo o fundo do pequeno vale existente e evitando pendentes.

Por outro lado, a presença de linhas de água, que em certos períodos assumem alguma relevância, acabam por ser também outro factor determinante para a configuração do traçado urbano da N378, direccionando algumas porções e sinuosidades. De referir ainda que é precisamente no ponto de inflexão da linha de água principal, mais para o interior do território, deixando de correr paralelamente à estrada, que a N378 adquire uma maior rectilinearidade, desenvolvendo o seu traçado pela planície de um modo totalmente recto até ao cruzamento para a Lagoa e para Coina.

¹⁰⁰ As diferentes componentes sobrepostas, não esgotam as inúmeras possibilidades de leituras cruzadas que o objecto urbano N378 permite, apenas se procura demonstrar uma metodologia, aplicando-a a algumas componentes. Neste caso específico procura-se dar uma especial atenção à morfologia do traçado e parcelas privadas e seus factores influenciadores, mas também à actividade comercial, por ser determinante na definição e construção do carácter do objecto.



[66] - Cruzamento das componentes: Traçado Urbano, Relevo e Linhas de Águas (esquerda)

[67] - Cruzamento das componentes: Traçado Urbano e Sinais (centro)

[68] - Cruzamento das componentes: Parcelas e Linhas de Água (direita)

O cruzamento da componente “Sinais” com o “Traçado Urbano” possibilita observar que se por um lado a implantação dos símbolos, não é condicionada em função da forma do traçado, por outro lado verifica-se que a localização de um dos tipos de sinais, os de publicidade de estabelecimentos nas imediações da N378, acaba por ter, esses sim, uma relação directa com intercepções de outras vias de penetração de territórios mais interiores.

Como se verificou, o traçado urbano e as linhas de água apresentam uma relação própria e directa, contudo também a forma das “Parcelas” aparenta relacionar-se com a localização das principais “Linhas de Água”.

Deste modo, a sobreposição destas duas componentes demonstrou a existência de um conjunto vasto de parcelas cuja forma é configurada em função da linha de água.

Este fenómeno ocorre nas parcelas a norte, logo após o nó da A2, sendo no entanto de um modo mais evidente e prolongado no troço central da N378. Em ambas as situações, a linha de água que corre paralelamente à N378 vai ser um elemento condicionador e influenciador na definição do limite da parcela. A profundidade do lote é condicionada por esta estrutura natural. É perceptível que durante o processo de fraccionamento e correspondente parcelamento da propriedade, a sucessiva subdivisão dos lotes ao longo da estrada seguiu uma lógica própria, ficando a profundidade de cada lote delimitada pela linha de água que constitui o seu limite natural.

Assim, verifica-se a ocorrência de lotes mais ou menos profundos conforme a proximidade da linha de água à margem da N378. Importa ainda salientar que existem no entanto alguns casos de parcelas que resolvem incorporar a linha de água no seu interior, podendo assim ultrapassar esta pequena barreira e deste modo configurar lotes com profundidades superiores.

Por oposição, verifica-se que é precisamente no troço da N378 onde a linha de água deixa de influenciar a forma do traçado que as parcelas acabam por adquirir formas mais regulares, mais geométricas e regradas, observando-se em complemento o aumento do número de poços de captação de água.

A justaposição da componente “Traçado Urbano e Espaços Privados de Utilização Pública Temporária” e a componente “Usos”, filtrada apenas nos lotes de actividade

comercial, permite observar que existe uma relação estreita entre estes espaços de carácter híbrido e determinados usos. Assim, verificam-se “Espaços Privados de Utilização Pública Temporária” associados a três tipos de estabelecimentos: Postos de Gasolina ou Gás; Restaurantes e Materiais de Construção.

Estes espaços procuram gerar mais-valias aos estabelecimentos comerciais associados, destacando-se dos restantes, ao mesmo tempo que se assumem mais competitivos. A competitividade é de tal modo que, observando com um pouco mais de detalhe a forma do traçado e os usos, verifica-se que no caso dos restaurantes existem inclusivamente exemplos onde estes espaços de uso hídrico já desapareceram, dando lugar a um espaço totalmente público sem qualquer constrangimento. Há uma clara cedência do espaço privado para uso público, procurando deste modo posicionar-se de um modo assertivo na N378.

No caso dos Postos de Gasolina, a cedência do espaço privado é naturalmente necessária devido aos constrangimentos técnicos do abastecimento de combustível dos veículos, mas por outro lado salienta-se a presença, no interior dos postos, de pequenos estabelecimentos comerciais, de restauração, mini-mercados ou tabacaria, que atraem utilizadores específicos e que tiram partido, uma vez mais, do livre estacionamento.

Em relação aos estabelecimentos de venda de materiais de construção, este fenómeno da cedência de parte do seu espaço privado regista-se apenas nas lojas de grandes dimensões, que acumulam a função de armazenamento e venda ao público, e com produtos mais direccionados para a (re)decoração de espaços interiores.

Actividade Comercial e Sinais

O cruzamento das componentes “Usos”, uma vez mais restrita à actividade comercial, e “Sinais”, possibilita a constatação que a grande maioria dos lotes comerciais detém pelo menos um símbolo, coexistindo em vários casos os sinais de grandes dimensões e os de fixação junto do edifício. Registam-se também parcelas que possuem múltiplos sinais, reforçando a sua visibilidade na paisagem urbana envolvente.

Por outro lado, confirma-se que a localização dos sinais de estabelecimentos envolventes é autónoma e rege-se fundamentalmente pelos factores já acima identificados.

Para além dos sinais, importa sobrepor a “Actividade Comercial” com o próprio “Edificado”, com o intuito de detectar uma possível relação entre as duas componentes.

Actividade Comercial e Edificado

Assim, verifica-se de um modo imediato que os edifícios de grande dimensão estão quase sempre ligados a uma actividade comercial, sendo as excepções a fábrica de alvenaria e o Hotel Orion. Actividades como a venda de materiais de construção e de jardinagem privilegiam a ocupação destas “mega” estruturas, aproveitando a maior área disponível para a sobreposição de múltiplas funções, no primeiro caso de venda e armazenamento e no segundo de venda, armazenamento e produção (estufas).

No lado oposto, detecta-se que as construções mais pequenas (não considerando os anexos) também estão relacionadas com actividades comerciais. Para este cenário, os lotes de venda de produtos hortícolas, elementos decorativos de espaços exteriores, mas principalmente os lotes de comercialização de automóveis, são exemplos paradigmáticos.

Este fenómeno resulta do facto de os proprietários destes tipos de negócios privilegiarem o espaço vago dos lotes para a exposição dos produtos, relegando para um segundo plano a dimensão da construção, tendo esta que servir apenas para o mínimo indispensável e essencial para o funcionamento do estabelecimento. Por isso, é comum verificar que estas edificações se resumem a simples contentores de obras ou estruturas pré-frabras.

Acresce ainda referir que o cruzamento destas duas componentes possibilita destacar que todas as restantes actividades comerciais, se instalam em edifícios de média dimensão com flutuações de áreas pouco significativas, não sobressaindo (como nos casos anteriores) uma relação directa e clara entre o tipo de uso e a dimensão da edificação.

O cruzamento das componentes “Usos”, considerando apenas a actividade comercial, e “Transportes Colectivos” permite, verificar que não parece existir qualquer relação entre a escolha e fixação das paragens de autocarro, e a actividade comercial, embora se observem com alguma regularidade parcelas comerciais nas imediações dos pontos de entrada e saída de passageiros. Apesar disso, a implantação das paragens indicia uma lógica própria, relacionada com uma métrica padrão de distanciamento de locais de paragens.

Actividade Comercial e
Transportes Colectivos

Este facto denota que a distribuição da actividade comercial se constitui em função do transporte individual, como o automóvel, e não em função do transporte colectivo, demonstrando igualmente uma desarticulação entre entidades, de gestão dos transportes e o município, desaproveitando uma possível rentabilização das infraestruturas, comerciais e de transportes.

Por fim, neste processo de leitura cruzada entre componentes, importa ainda sobrepor a relação entre as “Frentes Urbanas Demarcadas” e “Parcelas Vagas e Espaços em Abandono ou em Ruína e Espaços Intersticiais”. Estas duas componentes sobrepostas, permitem observar com mais exactidão a real constituição da frente urbana da estrada N378, e suas continuidades.

Assim, verifica-se que embora a componente “Frentes Urbanas Demarcadas” apresente vários troços com frentes delimitadas, quando cruzada a sua leitura com a informação estabelecida na outra componente observa-se que essas frentes são por diversas vezes pontuadas com terrenos abandonados, sem ocupação ou em ruína, ou seja, atrás de uma vedação ou de um pequeno muro, encontra-se um vazio, e sua consequente interrupção na construção de uma frente de rua contínua.

Este pequeno detalhe, possibilita uma análise mais correcta dos ritmos construídos existentes ao longo da via e, consequentemente, avaliar de um modo mais eficaz as roturas urbanas realmente presentes.

Por outro lado, estas duas componentes juntas permitem confirmar que as interrupções já identificadas na componente “Frentes Urbanas Demarcadas” acabam em regra por corresponder a um conjunto de terreno vagos, espaços que sobram de operações de loteamento ou simplesmente a algumas bolsas de terrenos florestais de carácter intersticial e que pontualmente ainda se mantêm nas margens da N378.



[72] - Cruzamento das componentes: Act. Comercial e Transportes Colectivos. (esquerda)

[73] - Cruzamento das componentes: Act. Comercial e Sinais. (direita)

Leitura de espaços representativos

Complementarmente a esta leitura morfológica e física da N378 no seu todo como objecto uno e desintegrável, importa realizar um conjunto de observações mais aproximadas.

Deste modo, seleccionaram-se 4 amostras representativas da diversidade e riqueza morfológica da N378, com o intuito de analisar o objecto a uma escala de maior detalhe e deste modo ler determinadas características não perceptíveis numa leitura de grande escala, esmiuçando cada vez mais os aspectos formais que compõem a estrada nacional, N378.

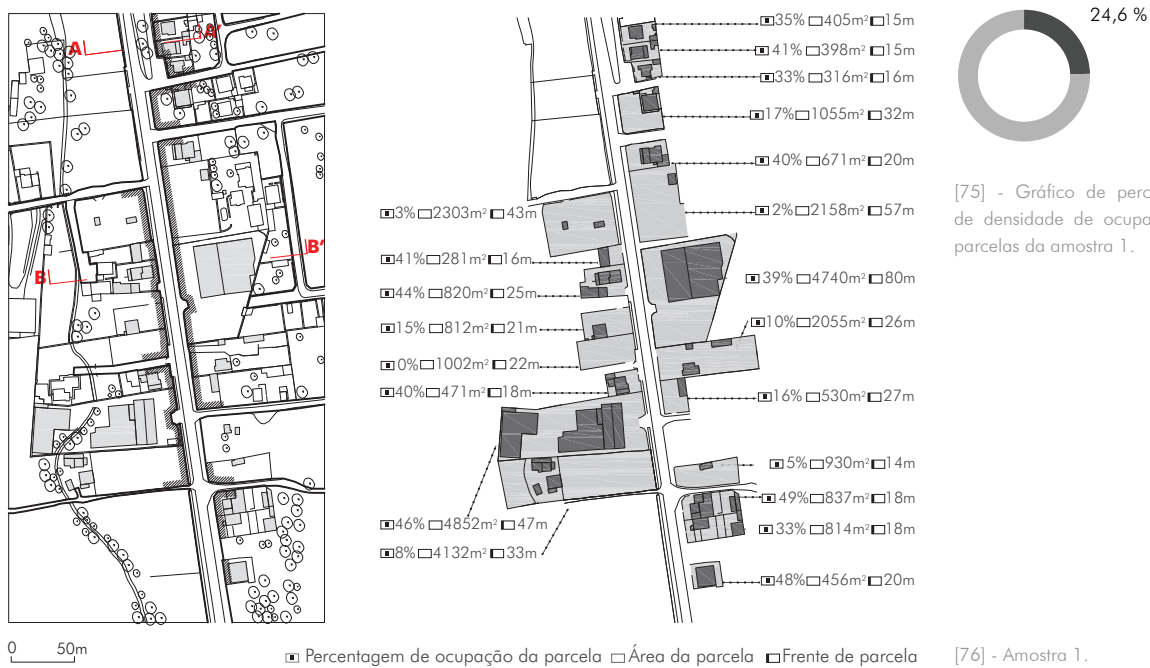
Amostra 1

A Amostra 1 é representativa de uma zona da estrada N378 que se caracteriza por uma grande diversidade morfológica. Os lotes apresentam configurações muito díspares resultantes de uma divisão cadastral irregular, fruto de uma sucessão de operações urbanas independentes que foram procurando responder caso a caso. As formas geradas aparentam não ter uma ordem, pelo menos facilmente reconhecível, situação agravada em várias situações pelo facto dos limites das parcelas se encontrarem pouco definidos e delimitados.

As assimetrias na relação entre a proporção do edificado e a área dos lotes são evidentes nesta amostra, sendo possível identificar lotes mais densamente ocupados devido à presença de armazéns ou grandes lojas. Por outro lado identificam-se lotes praticamente sem construções, onde apenas existem pequenos contentores ou estruturas pré-fabricadas de apoio a actividades



comerciais, principalmente a venda de automóveis em segunda mão ou peças cerâmicas utilizadas para decoração de espaços exteriores, libertando o máximo de área livre dos lotes para a exposição dos seus produtos.



O índice de implantação total da amostra 1 é de 0,25, comprovando a baixa densidade de ocupação. Embora existam algumas parcelas que registam percentagem de ocupação a rondar os 40%, acabam por não ter impacto significativo na média total pois são rapidamente absorvidas por outras parcelas que detêm taxas de ocupação entre os 2,5% e os 5%

A própria relação do edificado com a frente de rua é irregular, existindo casos de uma maior ou menor aproximação do edifício à estrada. Contudo detecta-se uma medida de referência de 20 metros de afastamento ao eixo da via, embora quebrada em alguns casos consoante as necessidades de exposição do produto (nos lotes comerciais), remetendo a implantação do edifício para uma distância superior. Estes são também enriquecidos, na maioria dos casos, por sinalética publicitária de grande dimensão, vertical ou horizontal, que procura publicitar os produtos a grandes distâncias, captando a atenção do público mesmo quando



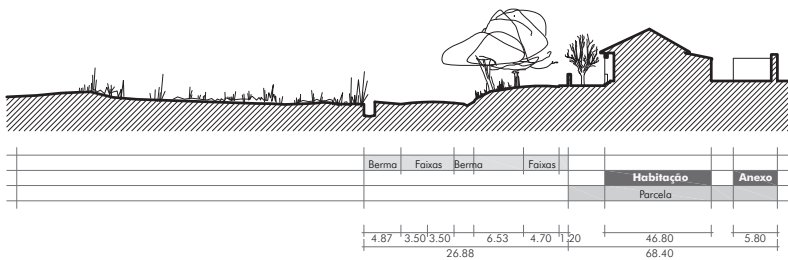
[77] - Fotografias, Amostra 1.

este se desloca dentro do automóvel. Os sinais são um instrumento fundamental na construção do *skyline* da paisagem e simultaneamente na comunicação com os utilizadores. A arquitectura banal do edificado não é suficiente para criar mecanismos de atracção ou focos de interesse sendo por isso necessário implementar nos elementos, os sinais e a iluminação.

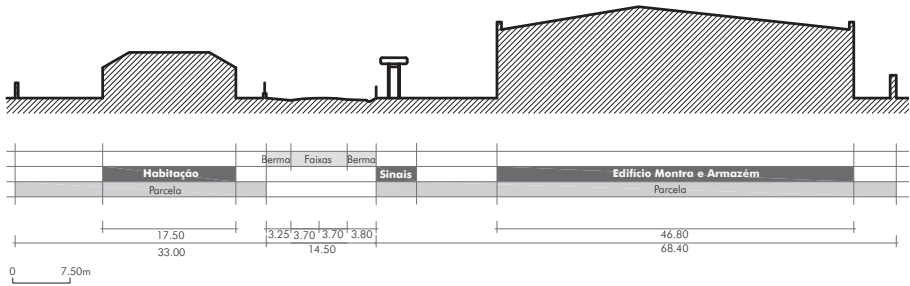
Complementarmente, a observação dos dois perfis transversais, permite acentuar as diferenças volumétricas que ocorrem na N378, coexistindo lado a lado nas margens da estrada edifícios de grande escala e edifícios de dimensão menor. Verifica-se também que em certas zonas pelo menos uma das margens pode estar livre de ocupação construída, estando o solo afecto a actividades hortícolas ou simplesmente numa situação expectante e desocupada. Contudo, este facto cria uma rotura no alinhamento construído, quebrando uma sequência e o plano vertical ao longo da via.

A N378 nesta zona, apresenta uma métrica de faixa de rodagem regular, tendo uma pequena variação entre os 3,50 e os 3,70 metros por sentido.

Contudo, observa-se que nesta amostra também existem algumas variações nas características morfológicas das bermas laterais. Se no caso do perfil BB' as margens têm medidas semelhantes, embora de configurações ligeiramente distintas pois uma delas apresenta uma pequena vala lateral para corrimento de águas, já o perfil AA' apresenta numa das margens um alargamento ocupado por vegetação ocasional, criando com isto um maior distanciamento entre as construções e a berma de estrada. Por outro lado, a berma oposta do perfil AA' evidencia a presença de uma vala profunda, configurando-se como um ligeiro caneiro onde corre, em determinados períodos, uma linha de água. Esta particularidade prolonga-se por uma certa extensão e em vários outros locais da N378, sendo por isso determinante na configuração do perfil transversal da via, pois o acesso viário dos lotes mais próximos da vala tem que ser forçosamente realizado por uma pequena passagem.



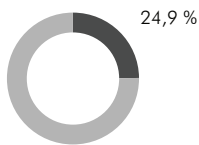
[78] - Perfil AA', Amostra 1.



[79] - Perfil BB', Amostra 1.

A Amostra 2, segue muitas das principais características da Amostra 1, mas tem a particularidade de a actividade comercial aí presente privilegiar, na sua maioria, a exposição ao ar livre dos produtos. Além disso, a amostra centra-se numa área especialmente rica na concentração de *stands* de automóveis e restaurantes e como tal acaba por ser um caso exemplar de uma imagem urbana muito representativa da N378.

Amostra 2



[80] - Gráfico de percentagem de densidade de ocupação das parcelas da amostra 2.



[81] - Amostra 2.

0 50m

■ Percentagem de ocupação da parcela □ Área da parcela □ Frente de parcela



[82] - Fotografias, Amostra 2.

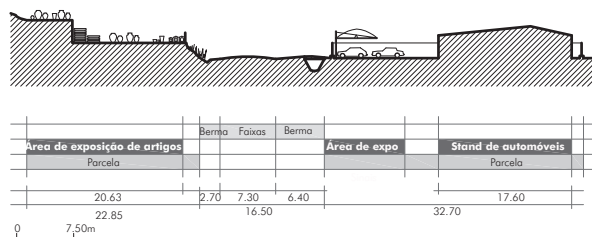
Em termos formais, a irregularidade das configurações dos lotes mantém-se, sendo no entanto de salientar que nesta amostra se torna um pouco mais evidente a presença de lotes que se organizam em função de frente estreita (15 a 20 metros) e depois se estendem em profundidades variáveis. Em contraponto, observam-se igualmente alguns lotes que privilegiam a sua configuração através de uma maior frente (50 a 60 metros), em detrimento da profundidade.

A Amostra 2 surge como uma zona exemplar no modo como a irregularidade das parcelas é influenciada por pequenas condicionantes físicas do local e não apenas por uma já referida desarticulação de processos de urbanização. Dos lotes do lado poente apenas um não tem a dimensão da profundidade definida pela linha de água que corre junta a N378. Já do lado nascente, as parcelas são condicionadas por uma pequena elevação, provocando um estrangulamento dos lotes, entre a via e o pequeno monte.

A densidade de ocupação das parcelas ronda valores praticamente iguais ao da amostra anterior, ou seja 0,25, mas regista-se uma maior constância nas relações cheio/vazio, quando comparado com a amostra 1. Este aspecto acaba por não ser perturbado por pequenas variações visto que também na amostra 2 existem lotes menos densos e outros mais densos. Estes últimos correspondem especificamente a parcelas onde se localizam dois restaurantes que cederam, em definitivo, a parte dianteira do seu lote para uso público.

Nesta amostra está também retratado um fenómeno que alguns lotes incorporam: a cedência parcial do espaço privado para uso público. Este aspecto concretiza-se especificamente nas três parcelas ocupadas com o uso ligado à restauração, em dois casos com a abdicação total e definitiva, enquanto no terceiro caso, o espaço apenas é cedido num determinado horário, coincidente com o tempo de funcionamento do estabelecimento, tendo por isso um acesso restrito e controlado pelos proprietários.

O corte transversal CC' procura representar um perfil paradigmático da amostra, ao mesmo tempo que de um certo modo pode ser interpretado como um perfil tipo na própria N378, devido à presença de um conjunto de características marcantes e bastante comuns em outros pontos do seu percurso: a largura de cada faixa de rodagem mantém os 3,70 metros; as bermas estreitas e vincadas por valas; o plano vertical lateral é baixo, demarcado pelas vedações e pela presença intensa



[83] - Perfil CC', Amostra 2.

dos produtos comercializados, como os automóveis, ânforas de barro, jarras, fornos de churrasco, entre outros.

Amostra 3

A amostra 3, retirada sensivelmente a meio da N378, surge precisamente numa zona de transição, entre a área a norte de morfologia mais irregular, e a sul com formas mais constantes e tendencialmente padronizadas. A amostra, para além de retratar este local de viragem entre diferentes características morfológicas existentes no elemento, acaba também por incorporar a presença de um edifício de grandes proporções de actividade comercial, sendo por isso um marco na paisagem da estrada.

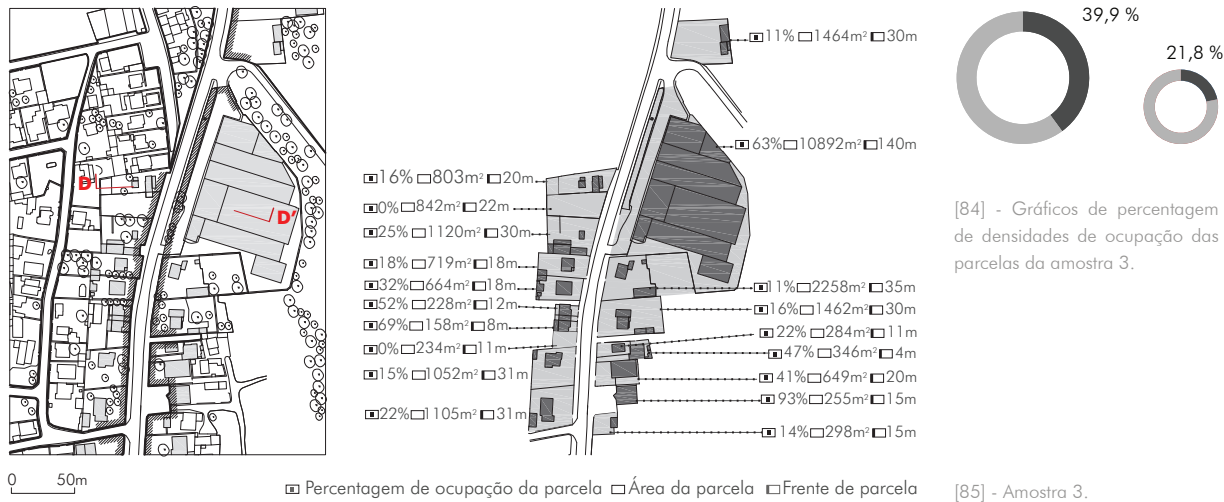
Morfologicamente os lotes começam a apresentar uma métrica regular, tendendo a deter uma frente de rua de cerca de 20 metros, surgindo no entanto alguns lotes que diferem, apresentando frentes de 15 metros e outras de 30 a 35 metros. A parcela da grande estrutura comercial tem 140 metros de frente destoando das restantes, mas a sua dimensão é multipla da média, os 20 metros.

Os lotes caracterizam-se por possuir configurações mais regulares e geométricas, variando entre o rectângulo e o trapézio, e com profundidades também mais constantes mesmo que exista um ou outro caso de excepção à regra. O lado nascente é mais regular, opondo-se à margem contrária que embora possua formas de lotes regulares, estes acabam por variar entre si nas dimensões de frente de rua, profundidade e densidades.

A relação entre o cheio e o vazio dentro de cada parcela aparenta uma tendência para a homogeneização. A grande excepção é o lote do armazém da Expogrés, dado que a maioria dos lotes pende para se organizar a partir da vivenda isolada, sensivelmente localizada a meio da parcela, existindo ainda algumas construções no fundo, vulgarmente denominados por anexos. O índice de ocupação nesta amostra é um pouco mais elevado do que nas outras amostras, sendo de 0,40, mas se retirarmos a parcela excepcional referida, verifica-se que a densidade baixa imediatamente para valores semelhantes, ou seja, fixa-se num índice de 0,22.

No caso da amostra 3, importa analisar de modo mais detalhado o exemplo da parcela da “mega-loja/armazém” Expogrés. Este lote possui a especificidade de conter um edifício de um tipo muito próprio destes elementos urbanos, Estradas Comerciais, que é o “Edifício Montra”. Este tipo caracteriza-se pela grande

dimensão e configura a sua arquitectura em função de um diálogo que pretende estabelecer com a via de mobilidade mais próxima, para deste modo melhor expor os produtos que comercializa, ao mesmo tempo que acumula várias funções numa só estrutura edificada, ou seja, a venda, a exposição e armazenamento de produtos, e ainda as funções administrativas de gestão do negócio.



[86] - Fotografias, Amostra 3.

Neste caso concreto o lote apresenta uma forma irregular, procurando ocupar todo um espaço sobran- te, entre um lote regular pré-existente e uma linha de água.

O edifício de cerca de 7000 m2 ocupa grande parte da área total do lote, que contabiliza sensivelmente 11000m2, resultando uma taxa de ocupação 63,1%. Apresenta uma volumetria de forte impacto, materializada numa cércea que oscila entre os 11 e os 13 metros de altura, apesar de conter apenas dois pisos. O

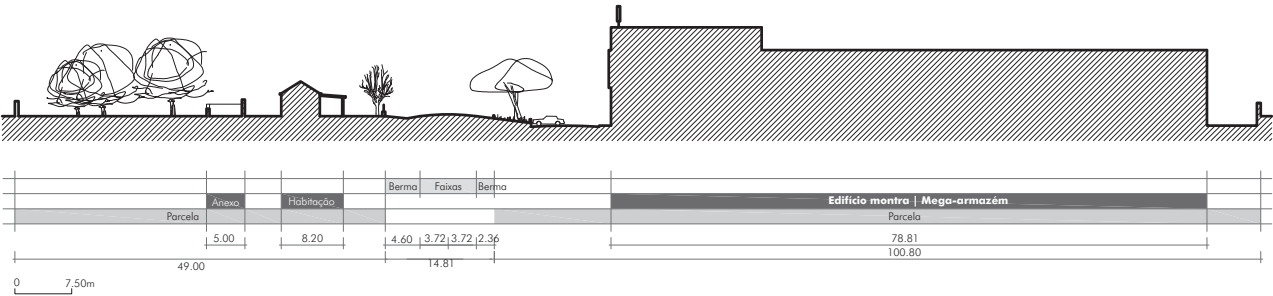
edifício é composto por uma arquitectura banal, materializada numa forma simples paralelepipedica, acabando por centrar o seu principal enfoque na fachada, que é ornamentada postalmente com a aplicação de parte dos seus produtos, servindo este pormenor como mais um factor de divulgação e exposição dos produtos. Neste sentido, a fachada principal virada à estrada é composta por uma montra contínua de 100 metros ao nível do rés-do-chão, estendendo-se ao segundo piso numa das extremidades. No topo do edifício estão fixados *letterings* de grandes dimensões, publicitando não só o nome da loja como também as várias marcas ali representadas. A larga superfície edificada de que dispõe permite ao próprio estabelecimento expor os diversos artigos, criando pequenos *showrooms* exibindo as potencialidades dos materiais e suas diferentes opções de aplicação, ao mesmo tempo que todo o espaço acaba por ser também armazém, complementado por alguns espaços e construções anexas. Por último, é de referir a criação de um espaço frontal ao edifício destinado ao estacionamento dos automóveis dos clientes, procurando com isso aumentar o conforto do potencial utilizador automobilista da N378.



[87] - Fotografias, Amostra 3.

Com a observação do perfil transversal da amostra, verifica-se o impacto significativo que um edifício como o armazém da Expogrés provoca, principalmente quando confrontado com pequenas habitações unifamiliares. Esta situação multiplica-se noutros casos, demonstrando os fortes contrastes que ocasionalmente ocorrem na N378. As características da componente pública da estrada mantêm-se, ou seja, faixas de rodagem com 3,70 metros e bermas estreitas com pendentes laterais

para recolhimento das águas pluviais. Identifica-se ainda a presença de alguma vegetação, nomeadamente alguns pinheiros mansos, resquícios de um tipo de arborização que pautava as margens das estradas, nesta zona do país. A restante arborização concentra-se principalmente no interior dos lotes privados, sendo utilizada como mais uma estrutura de barreira, aumentando a privacidade do interior da propriedade.



[88] - Perfil DD', Amostra 3.

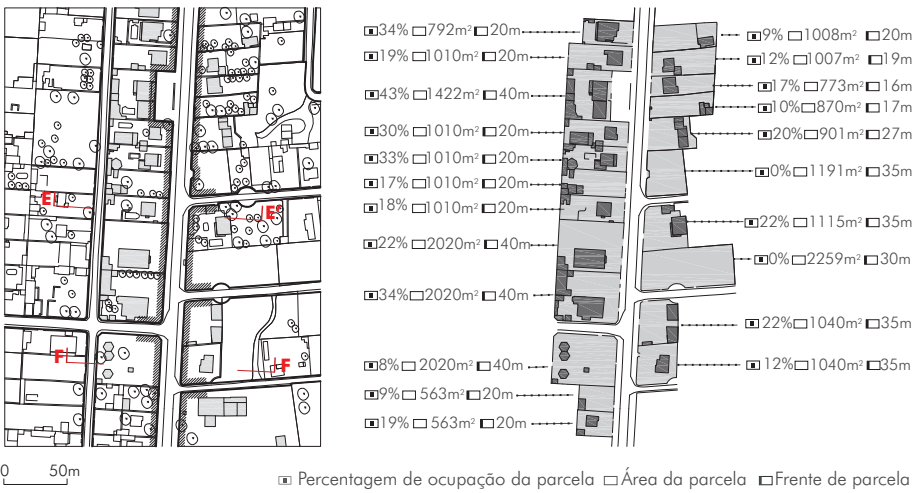
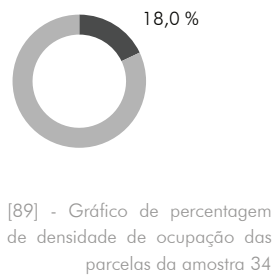
A amostra 4 representa a área mais homogénea em termos morfológicos. A regularidade de formas nos lotes é evidente, apresentando uma métrica evidente.

Amostra 4

Do lado poente, onde a regra é clara, observa-se uma organização de lotes rectangulares de 20 metros de frente por 50 metros de profundidade. As pequenas variações existentes mantêm no entanto o padrão proporcional. Assim, o lote pode adquirir uma frente de 40 metros ou uma profundidade de 25 metros, deixando neste último caso o lote unir via com via, configurando por isso dois lotes, cada um virado sobre as estradas que correm paralelas. O facto de existir uma proporcionalidade entre parcelas indica um processo de agregação de um módulo base ou, por oposição, da sua subdivisão.

Do lado nascente a regularidade também persiste, mas não de um modo tão regrado como na margem apostada. Aqui as parcelas continuam a manter formas geométricas relativamente regulares, mas já não se verifica um padrão comum na multiplicação dos lotes. Deste modo, as parcelas apresentam frentes que variam entre os 20 e os 35 metros, enquanto as profundidades tanto seguem os 50 metros (presentes no lado oposto) como podem ter um cumprimento um pouco maior ou menor.

A maior regularidade estende-se igualmente à própria relação cheio/vazio, apresentando o índice de ocupação de 0,18, mais baixo que as anteriores amostras, mas sem grandes flutuações entre parcelas. O lote é normalmente ocupado por um edifício principal, na grande maioria seguindo a tipologia de vivenda unifamiliar, acompanhada em alguns casos com anexos que se localizam nas traseiras.



A implantação da casa faz-se, de uma maneira geral, no centro do lote deixando afastamentos laterais e em relação à frente rua, havendo uma vedação ou pequeno muro a dividir o espaço público do espaço privado. Esta pequena barreira, mesmo impedindo uma relação visual directa do edificado com a rua (tal como sucede na “rua tradicional”), acaba em contrapartida por gerar um plano vertical relativamente contínuo e regular, contribuindo para uma certa definição de frente rua. A amostra 4 denuncia um ritmo urbano mais constante, contribuindo para uma definição espacial mais clara, transparecendo momentos de sedimentação urbana distintos do que se verifica no restante elemento urbano.

De salientar que mesmo representando uma área constituída fundamentalmente por moradias, como tal com características morfológicas distintas das amostras 1 e 2, na amostra 4 o carácter comercial da estrada é preservado. Verifica-se neste troço o desenvolvimento de um outro fenómeno que caracteriza as Estradas Comerciais: o edificado incorpora processos de transformação, parcial ou total, de modo a englobar actividades comerciais.

Se a transformação total pode significar a alteração profunda da construção, interior e exteriormente, no caso da parcial pode limitar-se a ajustes pontuais internos ou externos, através de adição de novos volumes, novos materiais ou ornamentos, pinturas, imagens, sinais, entre outros aspectos.

A intervenção pode, então, suceder apenas em alguns pisos, por norma o rés-do-chão, preservando assim nos pisos superiores a função primária habitacional, como por exemplo os casos dos restaurantes ou cafés, que acabam por ser o fruto de um negócio familiar, acumulando deste modo a edificação uma dupla actividade, lar e trabalho.

Estas mutações, de génese empírica e sem qualquer pensamento erudito, são o resultado de uma sensibilidade individual do próprio proprietário, que procuram ter como objectivo, além da natural tentativa de melhor adaptar as edificações para os novos usos, dotar as construções de novos elementos arquitectónicos que a ajudem a destacar-se na paisagem¹⁰¹. A arquitectura começa a ter que assumir

101 “A faixa que rodeia todo o rés-do-chão muda o grafismo e a cor na parede lateral, perpendicular à estrada, tal como o anúncio. A distinção entre a entrada da garagem e a entrada da casa tornou-se quase imperceptível, aumentando a porosidade da relação com a estrada. O muro-floreira dá uma maior qualidade à esplanada do café.” in DOMINGUES, Álvaro (2010). *Rua da Estrada*. Porto:Dafne Editora. p. 69.

também uma função de protagonismo, potenciando a sinalética e lettering, contribuindo assim, para uma melhor promoção dos artigos comercializados. As alterações arquitectónicas são substanciadas fundamentalmente na remodelação interior dos edifícios e nas suas fachadas principais, que acolhem novas e maiores áreas de transparência constituindo áreas de montras, ou acolhem novas “peles” tornando os edifícios mais atractivos e vistosos

“Essa arquitetura de estilos e signos é antiespacial; é uma arquitetura mais de comunicação do que de espaço; a comunicação domina o espaço como elemento na arquitetura e na paisagem.”¹⁰²

A sinalética publicitária continua a ser uma constante nesta amostra, afirmando-se definitivamente como um elemento aglutinador na composição de uma paisagem una ao longo da N378, confrontando o utilizador com anúncios que comportam situações tão variadas quanto a denominação das lojas, o contacto telefónico e electrónico, ao tipo de artigos existentes, às promoções e até outros estabelecimentos presentes nas redondezas.

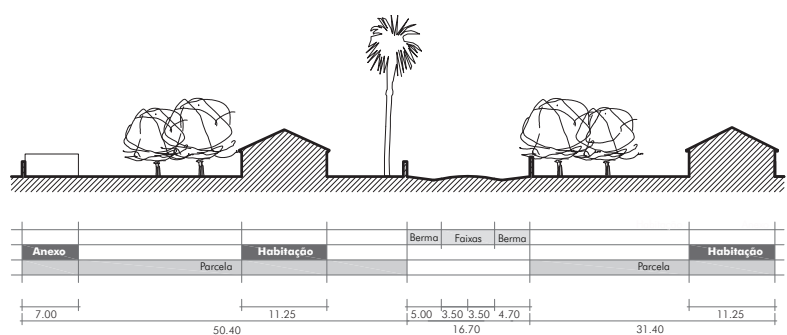
Esta capacidade de adaptação às necessidades emergentes demonstrada pela N378 acaba por lhe imprimir um carácter evolutivo e de metamorfose.

Assim as actividades comerciais e habitacionais convivem lado a lado, sendo possível encontrar nesta amostra 4 o mesmo tipo de actividades comerciais já identificadas nas amostras anteriores, como por exemplo a venda de automóveis, piscinas, materiais de construção, lareiras e recuperadores de calor, restaurantes e cafés, entre outros, não obstante o facto de se tratar de uma amostra recolhida numa área morfológicamente mais regular e inicialmente concebida para habitação.

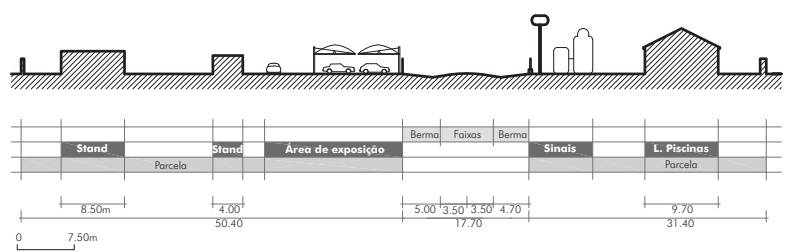
Os perfis transversais, EE' e FF' evidenciam este paralelismo entre funções, e as consequentes variações formais existentes. De realçar ainda que a regularidade observada nesta amostra também persiste na componente pública, pois não só a via mantém os cerca dos 7 metros para espaço de rodagem, como as próprias

¹⁰² in VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven - *Aprendendo com Las Vegas*. (1ª ed. 1977). São Paulo: Cosac & Naify, 2003. p.33.

bermas se estabilizam em cerca de 5 metros, perfazendo um total de quase 17 metros de largura. A presença de uma pequena valeta lateral mantém-se, mas agora mais junto da via criando um corredor marginal em cada um dos lados e contribuindo para uma melhor definição dos espaços destinados ao uso pedonal e viário. O conforto pedonal aumenta ligeiramente devido à subida dos níveis de confiança registados pelos peões que acabam por sentir uma maior segurança com esta demarcação de faixas, existindo inclusivamente nesta zona um pequeno troço de passeio coincidente com a dimensão de um lote privado.



[92] - Perfil EE', Amostra 4.



[93] - Perfil FF', Amostra 4.

5.4 Apropriação e dinâmicas de utilização.

A N378, enquanto elemento urbano que se encontra num estado evolutivo e transitório, vindo da sua génese embrionária de estrada nacional e projectando-se muito possivelmente para uma rua, acaba por isso por ter modos de apropriação e dinâmicas de utilização muito particulares.

Fundamentalmente identificam-se fenómenos que acabam por fazer parte de ambas as realidades: estrada e rua. Registam-se apropriações típicas dos elementos, quando estes se encontram nos seus momentos mais puros e cristalizados. Este facto gera uma nova realidade, um novo modo de utilização, específico destes novos elementos urbanos. Os peões cruzam-se com camiões, fruto do cruzamento entre movimentos locais e nacionais. A apropriação temporária ou específica por um determinado estabelecimento, confronta-se com as utilizações próprias do dia-a-dia, de quem mora na estrada ou nas suas imediações. A estrada convive com esta dialética contraditória, numa aparente desordem, mas que simultaneamente gera um novo ambiente e novas utilizações, configurando características próprias dentro do panorama metropolitano.

Assim, verifica-se que o perfil viário da N378, que ainda preserva grande parte das características de uma estrada nacional, acaba por beneficiar o uso do automóvel em detrimento do peão. A ausência de passeios ou faixas devidamente marcadas ou delimitadas prejudica a circulação livre e segura das pessoas. Todavia, a grande afluência viária que a estrada possui, consequência da actividade comercial aí presente (mas também o oposto, gerando ciclos viciosos), também já acaba por gerar deslocações médias mais lentas, prejudicando quem utiliza a estrada apenas como via de comunicação. A própria actividade comercial e de serviços acabam por gerar alguns percursos pedonais, sendo por isso possível verificar com facilidade a presença de pessoas a realizar pequenos trajectos pedonais junto nas bermas da via.

Como foi referido em capítulos anteriores, a paisagem urbana deste tipo de elemento urbano é constituída em função do automóvel, seja a percepção que as pessoas têm da estrada dentro dos veículos, como da própria percepção que têm a longas distâncias do objecto e mesmo a própria velocidade com que se

deslocam, que é naturalmente distinta da do peão. Assim, a N378 não surge fora da regra, mantendo esta particularidade. Deste modo, encontram-se sinais publicitários de grandes dimensões, edifícios de grandes proporções ou “mutantes”, complementados com diferentes técnicas de iluminação que procuram captar a todo custo a atenção do utilizador que viaja no interior do automóvel, e que no pouco tempo que dura a intercepção do olhar e com o deslocamento da viatura, deve reter o máximo de informação possível, de modo a gerar um interesse na estrada como lugar comercial e consequentemente tornar o viajante num potencial consumidor.

De facto esta estratégia de persuasão acaba por gerar novos fluxos e movimentos pendulares de utilizadores que se deslocam à N378 apenas com o objectivo de irem a um determinado estabelecimento comercial. Determinadas lojas oferecem estacionamento próprio e organizado, algo que não existe na componente pública da N378, o que intensifica o número de deslocações específicas dos utentes. O utilizador à partida define o destino de chegada. Este aspecto contribui para que o elemento urbano N378 se assuma de um certo modo como uma centralidade urbana na área metropolitana, retirando-lhe a abrangência local e conferindo-lhe uma projecção global perante o território.

Outro fenómeno que ocorre com alguma frequência na estrada nacional N378 é a venda ambulante à beira de estrada de produtos hortícolas e frutos da época. É comum encontrar-se de um modo pontual, sem regra ou sistema, mas de um modo mais intenso em determinados períodos do ano, carrinhas ou camionetas encostadas na margem da estrada com os seus proprietários a vender alguns produtos como batatas, cebolas, melões, melancias, ou ainda artigos de lazer de praia ou simplesmente lenha para lareiras domésticas. Este tipo de fenómeno acaba por ser característico e simultaneamente marcante, pois reporta-nos para a venda de beira de estrada que historicamente sempre ocorreu junto das estradas ou caminhos, procurando os agricultores de uma determinada região valorizar os seus produtos junto da estrada ou caminho principal que atravessa as terras.

Ao longo da N378, em especial nos pequenos espaços que se configuram de frente para os cafés e restaurantes, verifica-se uma outra forma de apropriação muito particular. Estes espaços, devido ao facto de se constituírem como os poucos ou mesmo únicos locais onde é possível realizar uma pequena pausa, propiciando estacionamento livre (ou parcialmente livre), acabam por funcionar como pontos

de encontro, ocorrendo por vezes algumas concentrações de camionistas que após uma refeição ficam no estacionamento a conviver. Outro tipo de espaço que acolhe este fenómeno é o das bombas de gasolina, acumulando a função de reabastecimento de combustível, com a estadia no café ou bar do próprio estabelecimento.

No fundo, sendo a estrada N378 um elemento urbano linear, e sem nenhum espaço urbano de carácter público que gere uma rotura ou excepionalidade no ambiente urbano, papel que as praças e outros elementos exercem no tecido urbano consolidado, acabam por ser estas pequenas bolsas de espaços de determinadas actividades comerciais que assumem em si, de um certo modo, essa função.

6
0 tipo

0 tipo como instrumento de leitura e análise do objecto

A construção do “Tipo”¹⁰³ é um passo importante e útil na compreensão de um objecto urbano ou arquitectónico. A abstracção racional de uma determinada realidade, através da identificação das suas características principais, mais profundas e imutáveis, permite a simplificação do objecto, reduzindo-o ao seu essencial, e com isso deduzir as suas características fundamentais.

Este processo, elaboração do “Tipo”, para além de possibilitar uma leitura mais simples e directa, permite igualmente a constituição de um instrumento de trabalho, que pode ser entendido como uma matriz ou uma base de análise, não para ser reproduzido ou copiado como um modelo¹⁰⁴ ou como um protótipo¹⁰⁵, como já o foi durante o período racionalista do Movimento Moderno, mas sim para ser interpretado criticamente¹⁰⁶.

“... no conceito de tipo como qualquer coisa de permanente e de complexo, em enunciado lógico que está antes da forma e que a constitui. (...) um objecto segundo o qual cada um pode conceber obras que não se assemelham nada entre si.”¹⁰⁷

“...a palavra tipo não representa tanto a imagem de uma coisa a copiar ou imitar exactamente, quanto a ideia de um elemento que deve ele próprio

103 “«Tipo» é a ideia genérica, platónica, arquetípica, é a forma básica comum da arquitectura; ...” in MONTANER, Josep Maria - *A Modernidade Superada. Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX.* (1ª ed. 1997) Barcelona:Gustavo Gili, 2001. p.110.

Definição que tem como base as definições de “Tipo” de Quatremère de Quincy, presentes no “Dictionaire historique de l’ Architecture” de 1832.

104 “... «modelo» é aquilo que é possível ir repetindo tal qual, como um carimbo que possui uma série de caracteres recorrentes.” in idem. p.110.

105 “Os protótipos arquitectónicos são produzidos essencialmente (...) quando os métodos de projecto e construção tomam como referência o mundo mecanicista da produção industrial, e procuram exemplos que passem por testes e provas similares...” idem. p.110

106 Na década de 60, os estudos realizados por um grupo de arquitectos racionalista, italianos e franceses procurou recolocar o “Tipo” como instrumento de referência no processo de análise e produção da arquitectura e da cidade como resposta às problemáticas consequentes do Movimento Moderno. Nomes como Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Saverio Muratori, Gianfranco Caniggia, Philippe Panerai e Jean Castex, destacam-se pela produção de várias investigações, onde o “conceito de tipologia é entendido como um instrumento e não como uma categoria, como um método de análise e não como uma explicação mecanicista de seus projectos” (Montaner, 2001:126)

107 ROSSI, Aldo - *A Arquitectura da Cidade.* (1ª ed. 1966). Lisboa:Edições Cosmos, 2001. p. 53.

servir de regra ao modelo...” (...) “...tipo é a própria ideia da arquitectura, o que está mais perto da sua essência. É portanto aquilo que, não obstante cada transformação, sempre se impôs ao «sentimento e à razão», como princípio da arquitectura e da cidade.”¹⁰⁸

Importa ainda referir que, neste exercício, o ensaio do desenho do tipo se reporta à estrada nacional N378 e não para o elemento urbano Estrada Comercial no abstracto. Pois para realização do Tipo da Estrada Comercial seria necessário o cruzamento das características morfológicas de vários casos, extraíndo o tipo dos aspectos comuns de todos eles.

6.1 O Tipo, abstracção da N378

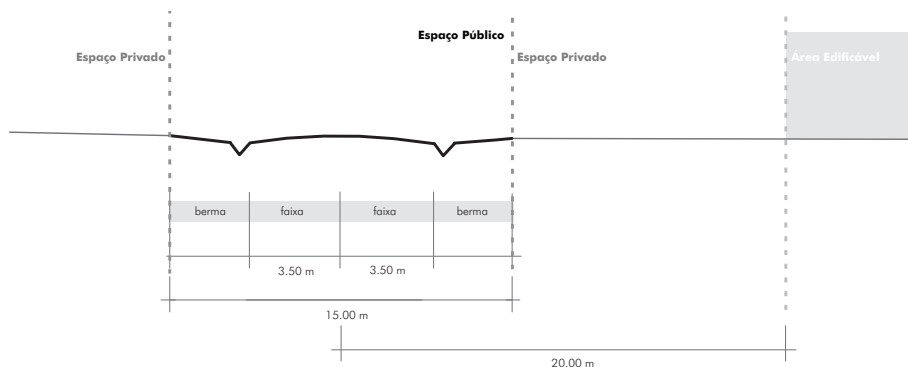
No processo de construção do “Tipo” da N378, considerou-se duas componentes bases: a pública e a privada.

No que diz respeito à primeira, verifica-se que a N378 ao longo do seu percurso apresenta poucas alterações significativas, possuindo por isso características morfológicas mais constantes e que podem ser sintetizadas nos seguintes pontos:

1. Perfil transversal composto por duas faixas de rodagem, uma para cada sentido de trânsito. Bermas constituídas por valetas, ausência de passeios ou qualquer outro tipo de diferenciação entre faixas de rodagem e corredor pedonal;
2. Largura total do perfil 15 metros, 3,50 metros por faixa de rodagem;
3. Pavimento de asfalto na zona de rodagem;
4. Pavimento desqualificado nas bermas, tipo macadame ou areias soltas;
5. Ausência de arborização. Apenas pontualmente emergem alguns pinheiros mansos, vegetação sobrance de arborização de beira de estrada tradicional nesta região do país.

Existem ainda alguns aspectos que, não pertencendo à componente pública mas sim à componente privada, acabam por ser transversais em toda a N378, influenciando o seu tipo e que se especificam nos seguintes pontos:

1. Afastamento mínimo da edificação/construção ao eixo da via de 20 metros;
2. Existência de um elemento de barreira, protecção, e demarcação entre o espaço público e o privado, materializado em vedações ou pequenos muretes;
3. Presença pontual de terrenos vagos ou sem utilização actual.



[94] - Perfil Tipo da N378.

A componente privada, devido à grande diversidade de formas urbanas que a compõe, acaba por ser constituída por vários tipos de parcelas, sendo que estas se podem agregar de um modo distinto à componente pública. O longo da N378 é possível identificar 5 principais tipos de parcelas, existindo naturalmente pequenas variações para cada tipo mas que, no essencial, respeitam as características mais importantes da sua categoria.

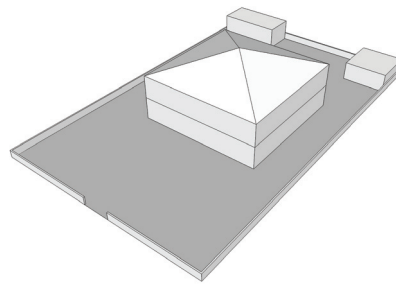
Assim encontram-se as seguintes parcelas tipo (PT):

1. PT1 – Casa Isolada Habitacional;
2. PT2 – Casa Mutante;
3. PT3 – Contentor
4. PT4 – Mega-Armazém;
5. PT5 – Espaço Cedido.

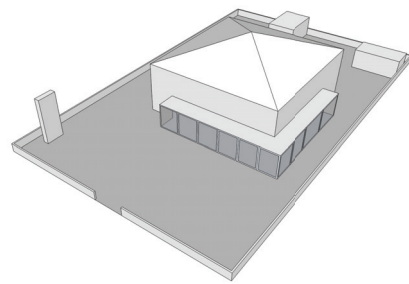
PT1 — Casa Isolada Habitacional

A parcela tipo PT1 caracteriza-se por uma forma regular rectangular, delimitada por um pequeno murete de cerca de 50 centímetros e vedação complementar, perfazendo cerca de 2 metros de altura no total. Nela é implantada uma moradia de 2 pisos, afastada dos extremos do lote, distanciando da frente de rua uma medida que corresponda a pelo menos 20 metros do eixo da via e medidas variáveis nas laterais do lote. Existe ainda a presença de construções anexas de 1 piso, localizadas nas traseiras da parcela.

De referir ainda que neste tipo se verifica uma pequena variação no edificado de alguma relevância, concretizada na transformação, total ou parcial, do piso térreo com o objectivo de incluir actividade comercial, quase sempre relacionada com negócios familiares. Assim, observa-se um “sub” tipo do PT1, onde as características das parcelas são idênticas à do PT1, mas em que o edificado sofre a referida alteração, compondo um novo tipo (PST1).



[95] - Parcela Tipo 1. (esquerda)

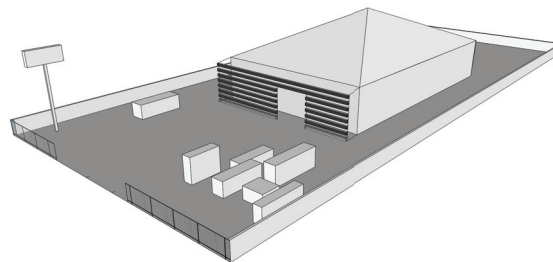


[96] - Parcela Sub-Tipo 1. (direita)

PT2 — Casa Mutante

Quanto à parcela tipo PT2 esta possui praticamente todas as características da PT1, mas incorporando mais algumas especificidades. Assim, a vivenda anterior de forma simples e básica, sofre uma mutação, detendo agora novos elementos decorativos que são anexados directamente à edificação, dotando-a de novos volumes ou estruturas, que potenciem a divulgação da actividade comercial que a vivenda passou a adquirir.

É introduzido na parcela, junto do limite confinante à via pública um sinal publicitário de grandes dimensões, assim como luminárias para possibilitar a divulgação da actividade durante o período nocturno.

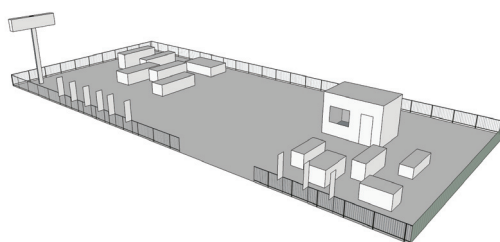


[97] - Parcela Tipo 2.

PT3 — Contentor

A parcela tipo PT3 configura-se por uma forma irregular, trapezoidal, demarcando os seus limites com vedações que não ocultam o interior do lote. A construção materializa-se por uma edificação modelar e pré-fabricada, sendo quase sempre concretizada num contentor de obra, pequeno, geralmente de 3 por 5 metros, que pode ocasionalmente ser duplicado. Todo o restante espaço livre do lote é utilizado para a exposição dos produtos comerciais.

Fixados na vedação mais exposta à estrada, seja a da frente de lote ou lateral ou ambas, encontram-se lonas ou painéis publicitários, complementados com focos de iluminação que durante a noite destacam os artigos expostos.



[98] - Parcela Tipo 3.

PT4 — Mega-Armazém

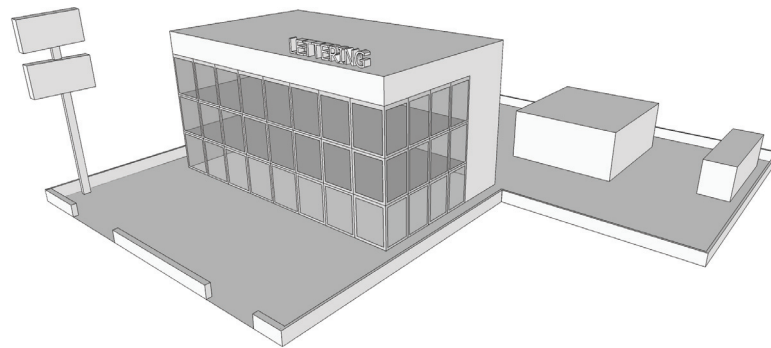
A parcela tipo PT4 caracteriza-se por ter grandes dimensões, forma irregular e limitada por muros ou vedações, excepto do lado adjacente à estrada que apenas detém pequenas estruturas de controlo ou demarcação entre o espaço público e o privado.

A parcela possui um edifício igualmente de grandes dimensões, ocupando boa parte da área do lote. O edifício de tipologia “Edifício Montra” é composto por 2 pisos de pés direitos altos, onde se expõem e armazenam os produtos comercializados. A fachada é transparente, divulgando o seu conteúdo e servindo de interlocutora entre o exterior e o interior.

No limite mais próximo é visível à estrada é colocado um sinal de grandes proporções e altura, publicitando o estabelecimento e os artigos. No topo do

edifício são instalados *letterings* referentes à denominação da loja, igualmente iluminado durante a noite. De referir ainda que o próprio interior do edifício é iluminado, criando assim um mecanismo de evidenciação do seu interior.

De referir ainda que o espaço livre da parcela, existente entre a estrada e o edifício, é destinado a um parque de estacionamento automóvel, assumindo um carácter híbrido de espaço privado que ao longo do dia ou horário de funcionamento da loja se encontra disponível para utilização pública.



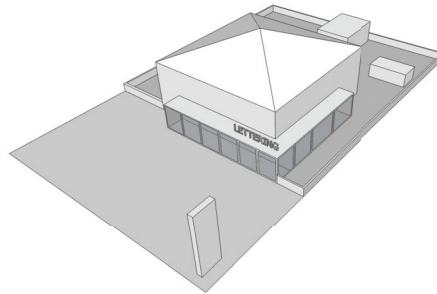
[99] - Parcela Tipo 4.

PT5 — Espaço Cedido

Por fim, a parcela tipo PT5, tem como génese a parcela tipo PT1, mantendo por isso parte das suas características. Assim, configura-se de um modo regular, com o edifício implantado de um modo isolado. Todavia, os seus limites assumem uma particularidade. Existe um recuo do limite da parcela junto da berma da estrada para junto da edificação, cedendo por isso parte do espaço privado do lote para o uso público. Este facto possibilita entre outros usos a criação de uma bolsa de estacionamento junto do estabelecimento.

A edificação de tipologia “habitação mais comércio no rés-do-chão”, do sub tipo PST1, tem como actividade a restauração, e como tal detém um sinal fixo à fachada, correspondendo à identificação com o nome do restaurante ou café. O piso térreo detém transformações e adaptações ao uso, com janelas mais rasgadas para o exterior. Nas traseiras da casa e do lote existem construções anexas de um piso, que servem de apoio e complemento à actividade comercial.

Junto da via existe um painel publicitário com o nome do espaço e publicidade à marca de café representada.



[100] - Parcela Tipo 5.

O Tipo da N378 surge, então, formado por uma parte pública una, à qual se podem juntar diferentes tipos de parcelas privadas em distintas localizações e ocorrências, mas onde as características intrínsecas e imutáveis são mantidas.

A combinação das várias componentes privadas e a sua repetição gera alternativas de representação do Tipo da N378, sem no entanto o descaracterizar e evidenciando sempre as suas características base.

7

conclusões

Considerações Finais

O estudo morfológico da estrada nacional N378, vulgarmente conhecida como estrada de Fernão Ferro, procurou dissecar as características desde elemento urbano que se insere numa tipologia emergente no contexto da cidade extensiva, dando um especial enfoque à questão da sua morfologia.

A N378, como exemplo paradigmático de um fenómeno urbano actual, permite retirar um conjunto de ilações, umas de natureza mais genérica e outras de índole mais particular, mas sempre procurando provocar o debate em torno do fenómeno e assim permitir estabelecer paralelismos para casos similares.

Desde modo, a estrada nacional N378 que atravessa no sentido norte-sul a Península de Setúbal ligando os núcleos primordiais do Seixal e Sesimbra, detém um troço de sensivelmente 6 quilómetros, totalmente localizado no concelho do Seixal, onde se verificou um processo de mutação urbana nas últimas décadas que lhe conferiu um novo carácter.

A sua génese de infraestrutura exclusivamente de mobilidade e comunicação é agora dotada de novas funções e novas dinâmicas. Regista-se uma concentração muito relevante de diversas actividades económicas ligadas especialmente ao comércio, então conferindo à N378 um papel de centralidade dentro da região. Emerge um novo elemento urbano, uma centralidade linear, de carácter comercial que podemos denominar de Estrada Comercial.

Esta nova forma de centralidade, tal como qualquer outro pólo tradicionalmente associado a formas nucleares, tem a capacidade de catalisar uma série de dinâmicas, actividades e funções, gerando o desenvolvimento progressivo de tecidos urbanos que se vão fixando e crescendo ao seu redor. Em muitos dos casos, estes acabam por surgir de um modo individualizado ou celular, tornando-se pedaços de tecido desagregados do sistema urbano mais global. A principal relação destes fragmentos é feita com a N378, elemento que os relaciona com envolvente e que, como tal, acaba por incorporar um potencial muito elevado de elemento agregador e estruturador de uma região.

A capacidade de estruturar vários fragmentos, presente na N378, permite que esta seja encarada como um “esqueleto” urbano, que pode gerar uma estrutura urbana hierarquizada, definindo-lhe elementos de referência e espaços de preponderâncias distintas. Introduz na região uma ordem e contribui para a criação de mapas mentais junto dos indivíduos, o que consequentemente melhora o entendimento e compreensão do espaço na sua globalidade.

O processo de hierarquização alicerçado na N378 tem que partir de uma melhor definição e estabilização das suas morfologias, estruturas e principais características. Para tal, é fundamental a relevância do papel conferido ao espaço público e o seu respectivo tratamento. O espaço público e a sua qualificação pode e deve ser interpretado como a estrutura unificadora de uma paisagem e da sua imagem, mas também como um espaço que define forma. A estabilização da forma e suas características urbanas possibilitará uma melhor definição e leitura do elemento e do território que o suporta, além de contribuir para a constituição de uma imagem una e coesa da N378 no seu todo.

Para além do tratamento e qualificação do espaço público, importa salientar o papel importante que a compactação introduzida ao longo do tempo sobre antigos caminhos ou estradas veio representar nestas estruturas, conferindo-lhes principalmente maiores níveis de urbanidade e como isto poder ser transposto para a realidade actual da N378. Assim, vários são os exemplos de antigos caminhos ou vias de saída das cidades, mas também da rede circundante, que com a evolução e crescimento urbano se viram integrados no interior do tecido urbano da cidade (fenómeno em tudo semelhante ao descrito no caso de estudo da N378). Este facto, acompanhado com processos de sedimentação, seja de compactação, de densificação, de reperfilamento, de redefinição de alinhamentos de frentes, entres muitos outros possíveis, veio permitir ao longo do tempo uma consolidação da forma destas vias de comunicação, reconfigurando-lhes as suas características morfológicas, dotando-as de novos ambientes, mais urbanos, e assim transformando-as em novas ruas.

Este processo de compactação quando transposto para os tempos actuais, não pode ser interpretado como um simples processo de densificação, mas sim como

um processo de redefinição de forma, mais compacta mas não necessariamente mais densa, mais clara e mais legível. A cidade compacta morfologicamente é também uma cidade mais compacta socialmente¹⁰⁹. A estrutura urbana é intuitiva e perceptível, permitindo a construção de uma imagem coesa e de fácil leitura e reconhecimento.

Sendo a N378 é um elemento urbano em estado evolutivo, essa evolução não se desenvolve através de um processo de transformação linear, mas também através de um processo de metamorfose urbana, mudando fortemente em determinados aspectos e características o seu estado e o seu perfil urbano. Caminha assim para uma forma e estado urbano de difícil previsão, no entanto, observando outros elementos urbanos com histórias urbanas similares, pode especular-se sobre a sua tendência evolutiva.

Pode questionar-se então se a estrada nacional N378, como objecto urbano em evolução, não evidencia a tendência de se configurar numa rua, colocando-se porém a dúvida se o estado actual é apenas transitório entre o estado “estrada” e o estado “rua”? Ou se por ventura o seu estado actual já corresponde a uma “rua”, que simplesmente é composta por novas formas e novos conceitos, fruto dos tempos e fundamentos que estão presentes na cidade extensiva da actual contemporaneidade.

A particularidade da N378 se encontrar num estado de sedimentação acelerado permite, em contrapartida, entender este objecto como uma situação de oportunidade de intervenção urbana, pois não dispõe de uma forma e função (à escala metropolitana) cristalizada, possibilitando um maior leque de opções de intervenção, dotando-a de uma maior compacidade e definição e contribuindo para a sua afirmação e compreensão como objecto urbano com identidade e imagem própria, oferecendo referências urbanas que simultaneamente vão permitir uma leitura mais adequada por parte das populações.

109 BOHIGAS, Oriol - *Contra la Incontinencia Urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa, 2004

A instabilidade da sua forma, assim como a sua diversidade e constantes mutações de características, acaba por imprimir à N378 uma grande complexidade de natureza e dificuldade de leitura e análise, mas importa salientar que, precisamente por isso, não deve ser entendida como um objecto que se deve ler através de novos instrumentos. Assim, entende-se que, mesmo tratando-se de um elemento urbano de características específicas e inserido numa realidade paradigmática da cidade extensiva, este deve ser analisado através dos instrumentos clássicos de leitura que sempre se aplicaram à cidade consolidada e sedimentada pelo tempo, pois só assim será possível estabelecer paralelismos e análises comparativas. Contudo, isso não quer dizer que aos instrumentos clássicos não se adicionem inovações, principalmente ao nível das técnicas, processos e formas de leitura dos objectos, procurando assim adaptar, a uma realidade específica e representativa da actualidade.

Deste modo o processo de leitura, análise e caracterização aplicado à N378, procurou comprovar a eficácia da utilização de métodos clássicos de leitura e representação, como cortes e plantas, mas simultaneamente introduziu-lhe complementos de análise e de informação, enriquecendo assim a sua interpretação. Por outro lado, o estudo morfológico da N378 explorado na dissertação apresenta igualmente um processo de leitura e análise deste tipo de objectos urbanos através da desmontagem de vários dos seus componentes. Este método procurou dotar a comunidade de mais um instrumento de caracterização, que, para além de preservar o rigor e o essencial das características morfológicas do elemento, permitiu analisá-lo criticamente de um modo mais rápido e intuitivo mas simultaneamente preciso e sistematizado.

Por fim, é de evidenciar a importância que tem a definição do “Tipo” da estrada N378, através da identificação e consequente definição das suas principais e estabilizadas características morfológicas. O tipo da N378 não deve ser entendido como um modelo, mas sim como uma abstracção estrutural do objecto urbano. A partir daí, o tipo pode ser entendido como ferramenta de trabalho e de análise de outros objectos urbanos de características similares.

O “Tipo” deve ser valorizado como um objecto didáctico de intervenção, incentivando à criatividade de novas formas e não à sua reprodução acrítica.

O “Tipo” deve ser entendido, igualmente, como uma base e matriz de entendimento do objecto, permitindo ser um ponto de partida para futuras políticas e intervenções urbanas sobre este objecto ou outros semelhantes, mais conscientes das necessidades e potencialidades que estes elementos têm. Além disso, pode permitir em acções futuras de planeamento urbano ou gestão urbana incorporar um melhor conhecimento deste fenómeno, definindo estratégias de desenvolvimento mais adequadas e tirando partido das suas melhores características.

Por último, importa enfatizar que o objecto urbano, estrada nacional N378, é o reflexo de um fenómeno emergente que se multiplica em territórios de carácter metropolitano, podendo este estudo morfológico contribuir para uma reflexão mais sustentada sobre estes elementos urbanos emergentes e assim compreender os diversos impactos que estes estabelecem a uma escala mais alargada. Também deve permitir entender nestes contextos não planeados, como determinadas características e dinâmicas urbanas geram formas, desde o traçado urbano às parcelas e suas configurações, até à própria tipologia arquitectónica.

8

Bibliografias e Fontes

Obras de Referência Temática

ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo, Novos Compromissos Urbanos*. (1ª ed. 2001). Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

ASCHER, François - *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. (1ª ed. 1995). Oeiras: Celta, 1998.

ASCHER, François; APEL-MULLER, Mireille - *La Rue est à nous...tous!* Paris: Au Diable Vauvert, 2007.

BENDIKS, Stefan; DEGROS, Aglaée - *N4 – Toward a Living infrastructure!* Brussels: A16 Editions, 2007.

BOHIGAS, Oriol - *Contra la Incontinencia Urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa, 2004.

BORTHAGARAY, Andrés, org.- *Conquistar a Rua! Compartilhar sem dividir*. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2010.

BUSQUETS, Joan & CORREA, Felipe - *Cities X Lines. A new lens for the urbanistic Project*. Rovereto: Nicolodi Editore / Harvard University, 2006.

BUSQUETS, Joan - *Barcelona: the urban evolution of a compact city*. Rovereto: Nicolodi Editore / Harvard University, 2005.

CHOAY, Françoise - *Urbanismo: Utopias e realidades, um antologia* (1ª ed. 1965). São Paulo: Perspectiva, 2005.

DIAS COELHO, Carlos, coord. - *A Rua em Portugal: Inventário Morfológico*. Lisboa: FA – UTL, 2010. (edição policopiada).

DOMINGUES, Álvaro - *Rua da Estrada*. Porto: Dafne Editora, 2010.

DOMINGUES, Álvaro - *Cidade e Democracia, 30 Anos Transformação Urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum, 2006.

ECKARDT, Frank; MORGADO, Sofia; eds. - *Understanding the Post-Industrial City*. Bauhaus Urban Studies 4. Würzburg: Königshausen & Neumann, 2012.

FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - *Formas Urbanas*. Porto:Asa Edições, 2002.

FERNÁNDEZ PER, Aurora & ARPA, Javier - *The Public Chance. Nuevos paisajes urbanos / New urban landscapes*. Vitoria-Gasteiz:a+t ediciones, 2008.

FONT, Antonio, coord. - *L' explosion de la ciutat/The explosion of the city*. Barcelona:Coac, 2004.

FONT, Antonio; LLOP, Carles; VILANOVA, Josep M^a - *La construcció del territori metropolità: Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona:Mancomunitat de municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999.

GARREAU, Joel - *Edge City: Life in the new frontier*. New York: Anchor Books, 1991.

GOTTMANN, Jean - *Megalopolis: The urbanized northeastern seaboard of the United States*. Cambridge:The MIT Press, 1964

GOURDON, Jean-Loup, coord. - *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*. Paris:CERTU, 2000.

HALL, Peter - *Cidades do Amanhã: Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano no Século XX*. (1^a ed. 1988). São Paulo:Perspectiva, 2009.

LAMAS, José - *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. (1^o ed. 1993). Lisboa:FCG/FCT, 1999.

LAVEDAN, Pierre - *Géographie des Villes*. (1^a ed. 1936). Paris:Gallimard, 1959.

LYNCH, Kevin - *A Imagem da Cidade* (1^oed. 1960). Lisboa:edições 70, 1982.

MANGIN, David - *La Ville Franchisée: Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris:Éditions de la Villette | SC, 2004.

MARTÍN RAMOS, Angel - *Lo Urbano, en 20 autores contemporâneos*. Barcelona:edicions UPC, 2004.

MARSHALL, Stephen - *Streets & Patterns*. London, New York:Spon Press, 2005.

OHNO, Hidetoshi - *Towards the Fiber City: An investigation of sustainable city form*. Tokyo:MPF Press, Ohno Laboratory, Tokyo University, 2004.

OMA - *S,M,L,LX*. Rotterdam:O10 Publishers, 1997.

PANERAI, Philippe - *Paris Métropole: Formes et échelles du Grand-Paris*. Paris:Éditions de la Villette | SC, 2008.

POËTE, Marcel - *Introduction à l'urbanisme*. (1ª ed. 1929). Paris:Sens & Tonka, 2000.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João - *Políticas Urbanas II: Transformações, regulação e projectos*. Lisboa:CEFA/FCG, 2011.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João - *Políticas Urbanas, Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa:CEFA/FCG, 2003.

PORTAS, Nuno - *Os Tempos das Formas, vol. I: A Cidade Feita e Refeita*. Guimarães:DAA - UM, 2004.

SECCHI, Bernardo - *A Cidade do Século XX*. (1ª ed. 2005). São Paulo:Perspectiva, 2009.

TENEDÓRIO, José António, coord. - *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa:Área Metropolitana de Lisboa, 2003.

SOJA, Edward W. - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford,London:Blackwell, 2000.

UNWIN, Raymond - *La Práctica del Urbanismo. Una Introducción al Arte de Proyectar Ciudades y Barrios*. (1ª ed. 1909). Barcelona:Gustavo Gili, 1984.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven - *Aprendendo com Las Vegas*. (1ª ed. 1977). São Paulo:Cosac & Naify, 2003.

Obras de Referência Metodológica

AYMONINO, Carlo - *O Significado das Cidades*. Lisboa:Editorial Presença, 1984.

BORIE, Alain; MICHELONI, Pierre; PINON, Pierre (2006) - *Forme et deformation des objects architecturaux et urbains* (1ª ed. 1978). Paris:Parenthèses.

CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi - *Interpreting Basic Building: Architectural composition and building typology* (1ª ed. 1979). Firenze:Alinea, 2001.

DIAS COELHO, Carlos; LAMAS, José - *A Praça em Portugal: Inventário de espaço público | Continente. Square in Portugal: A Public Space Inventory | Mainland*. Lisboa:DGOTDU, 2007.

MONTANER, Josep Maria - *A Modernidade Superada. Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX* (1ªed. 1997). Barcelona:Gustavo Gili, 2001.

MURATORI, Saverio - *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Roma:Istituto Poligrafico dello Stato, 1960.

PANERAI, Philippe; MANGIN, David - *Project Urbain*. Marselhe:Éditions Parenthèses, 1999.

PANERAI, Philippe - *Análise Urbana*. (1ª ed. 1999). Brasília:Editora UnB, 2006.

ROSSI, Aldo - *A Arquitectura da Cidade*. (1ª ed. 1966). Lisboa:Edições Cosmos, 2001.

SOLÀ-MORALES, Manuel - *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona:edicions UPC, 1997.

VIGANÒ, Paola - *La città elementare*. Milano:Skira, 1999.

Artigos de Base Científica

BOERI, Stefano; LANZANI, Arturo - Gli orizzonti della città diffusa. in *Casabella* n.º 588, 1992. pp.44-59

FERNANDES, Sérgio - O Traçado da Rua no Desenho da Cidade: Espaço de excepção e regra de composição. in DIAS COELHO, Carlos, coord. *A Rua em Portugal*. Inventário morfológico. Lisboa:FA – UTL. 2010.

DOMINGUES, Álvaro - Urbanização Extensiva: Uma nova escala para o planeamento. in actas de *CITTA 1st Annual Conference on Planning Research*. Porto:FEUP, 2008.

GARCIA, Sara Sucena (2007). Exploring Landscape in the “Non-Metropolitan Conurbation of River Ave’s Valley, in *4th Internacional ISUU Conference – “The European Tradition in Urbanism an its Future”*. Delft. [s.n.]. pp. 172-178.

MORGADO, Sofia - Lisbon: Metropolis and Urbanised Landscape in RIO FERNANDES, José; CRAVIDÃO, Fernanda; MORAES VALENÇA; Márcio, ed. - *Urban Developments in Brazil and Portugal: Studies of Portuguese-Speaking Countries Series/2*. New York: Nova Science Publishers, 2011. Capítulo 5. 17p.

OHNO, Hidestoshi - Tokyo 2050, Fiber City. in *JA, The Japan Architect*. n.º 63, 2006.

PORTAS, Nuno - As Formas da Cidade Extensiva. in *Sociedade de Território*. n.42, 2009.

PORTAS, Nuno; FERNANDES de SÁ, Manuel; AFONSO, Rui Braz - Modello territoriale e intervento urbanistico nella regione del Médio Ave, in *Urbanistica* n.º 101, 1990. pp38-54.

RAFAEL SANTOS, João - Formações lineares Metropolitanas: Interpretação e projecto na AML. in BRANDÃO, Pedro e PINTO, Ana Júlia. *A Rua é Nossa... de Todos Nós!*, Lisboa:Associação European Portugal, 2011. publicação em CD-ROM

SECCHI, Benard - La Periferia. in *Casabella*, n.º 583, 1991. pp20-22

SECCHI, Benard - Lo spessore della strada. in *Casabella*, n.º 553/554, 1989. pp. 38-41

VECSLIR, Lorena - *Paisajes de la nueva centralidad*. in URBAN 12. Madrid:Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, 2007. pp. 34-55.

Teses e Dissertações

ALCALÁ, Laura Inês - *Hacia la Asimilación de las Vías Segregadas en el Ámbito Urbano. El caso de las rondas de Delt y del Litoral en Barcelona*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica de Cataluña, 2004. Tese de Doutoramento em Urbanismo

CAVACO, Cristina - *Formas de habitat suburbano: tipologias e modelos na área metropolitana de Lisboa*. Lisboa:Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2009. Tese de Doutoramento em Urbanismo.

DIAS COELHO, Carlos - *A Complexidade dos Traçados*. Lisboa:Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Doutoramento em Urbanismo.

MORGADO, Sofia - *Protagonismo de la Ausencia. Interpretación urbanística de la formació metropolitana de lisboa desde lo desocupado*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica de Catalunya, 2005. Tese de Doutoramento em Urbanismo.

OLIVEIRA, Margarida - *www.ciudad.consumo: el impacto de las redes de consumo en la reorganización del espacio urbano contemporáneo del área metropolitana de Lisboa*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica de Catalunya, 2005. Tese de Doutoramento em Urbanismo.

SILVA, Ana Isabel - *Estrada Nacional EN 1: Rua da cidade alargada: estratégia para uma intervenção orientada e programada*. Porto: Faculdade de Arquitectura do Porto, 2005. Dissertação de Mestrado.

CORTEZ, Vasco Guimarães - *Estrada Mercado e Edifício Montra no concelho de Paços de Ferreira*. Porto: Faculdade de Arquitectura do Porto, 2006. Provas Finais.

Fontes Cartográficas

Instituto Geográfico do Exército - Barreiro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 442, 1939.

Instituto Geográfico do Exército - Fernão Ferro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 453, 1937.

Instituto Geográfico do Exército - Barreiro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 442, 1961.

Instituto Geográfico do Exército - Fernão Ferro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 453, 1963.

Instituto Geográfico do Exército - Barreiro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 442, 1993.

Instituto Geográfico do Exército - Fernão Ferro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 453, 1993.

Instituto Geográfico do Exército - Barreiro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 442, 2009

Instituto Geográfico do Exército - Fernão Ferro, Carta Militar de Portugal, série M 888, escala 1:25000, folha n.º 453, 2009.

Instituto Geográfico e Cadastral - Lisboa, Carta de Portugal, série M 684, escala 1:100000, folha n.º 34, 1974.

Instituto Geográfico e Cadastral - Setúbal, Carta de Portugal, série M 684, escala 1:100000, folha n.º 38, 1970.

Instituto Geográfico de Portugal - Seixal, Ortofotomapa, 2000.

Câmara Municipal do Seixal - Fernão Ferro, N378: Extrato de cartografia digital, escala 1:10000, voo aerofotográfico, 2002.

Crédito de Imagens

[1] - <http://www.projetoblog.com.br/2012/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/>
acedido a 8 de Março de 2012.

[2] - <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard.htm>
acedido a 8 de Março de 2012.

[3] e [4] - http://www.cittasostenibili.it/urbana/urbana_L_10.htm
acedido a 8 de Março de 2012.

[5] - http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/2011_broadacre_model_en.shtml
acedido a 21 de Março de 2012.

[6] - <http://archurbanist.blogspot.pt/2009/01/phrweeurb-05.html>
acedido a 21 de Março de 2012.

- [7] e [18] - MANGIN, David - *La Ville Franchisée: Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris:Éditions de la Villette | SC, 2004.
- [8] - DOMINGUES, Álvaro - *Cidade e Democracia, 30 Anos Transformação Urbana em Portugal*. Lisboa:Argumentum, 2006.
- [9] - <http://studioplano.wordpress.com/2006/10/13/isotropia-veneta/>
acedido a 24 de Março de 2012.
- [10] e [12] - HARRISON, Chris
<http://www.chrisharrison.net/index.php/Visualizations/InternetMap>
acedido a 24 de Março de 2012.
- [11] - <http://blog.ccna.com.br/2008/03/04/mapas-da-internet/>
acedido a 24 de Março de 2012.
- [13] - OHNO, Hidestoshi - Tokyo 2050, Fiber City. in *JA, The Japan Architect*. n.º 63, 2006.
- [14], [32], [46] e [48] - Microsoft, Bing Maps
19 de Março de 2012.
- [16] e [21] - BORTHAGARAY, Andrés, org.- *Conquistar a Rua! Compartilhar sem dividir*. São Paulo:Romano Guerra Editora, 2010.
- [22] - GOURDON, Jean-Loup, coord. - *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*. Paris:CERTU, 2000.
BUSQUETS, Joan - *Barcelona: the urban evolution of a compact city*. Rovereto:Nicolodi Editore / Harvard University, 2005.
- [29] - <http://toronto.ontariotenants.ca/path-map.phtml>
acedido a 19 de Março de 2012.
- [30] e [31] - Sérgio Barreiros Proença
- [38] - VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven - *Aprendendo com Las Vegas*. (1ª ed. 1977). São Paulo:Cosac & Naify, 2003.
- [39], [40], [41], [42], [43] e [44] - João Silva Leite (autor), tendo como base de trabalhos as diversas cartografias presentes nas seguintes obras:
GEORGE, Pedro; MORGADO, Sofia - *Área Metropolitana de Lisboa 1970-2001*:

De la monopolaridad a la matricialidad emergente/Metropolitan Area of Lisbon 1970-2001: From monopolarity to an emerging matrix pattern. in FONT, Antonio, ed. - *L'Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The Explosion of the City: Territorial transformations in the South Europe Urban Regions*. Madrid:Ministerio de Vivienda, 2007. p. 62-83.

MORGADO, Sofia - *Protagonismo de la Ausencia. Interpretación urbanística de la formació metropolitana de lisboa desde lo desocupado*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica de Catalunya, 2005. Tese de Doutoramento em Urbanismo.

OLIVEIRA, Margarida - *www.ciudad.consumo: el impacto de las redes de consumo en la reorganización del espacio urbano contemporáneo del área metropolitana de Lisboa*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica de Catalunya, 2005. Tese de Doutoramento em Urbanismo.

[15], [17], [19], [20], [23], [24], [25], [26], [27], [28], [33], [34], [35], [36], [37], [45], [47], [49] a [100] - João Silva Leite (autor).